

DERMAGA

DERAP MAJU PELINDO III

EDISI 177 • AGUSTUS 2013

64
HALAMAN
EDISI BARU

**LEBARAN, 13 TERMINAL
PENUMPANG DISIAPKAN**

**MENJELANG KTT APEC DI BALI:
TRANSPORTASI DORONG
PERTUMBUHAN EKONOMI**

TANJUNG INTAN KIAN MONCER

Arus Petikemas Terus Meningkat



**Jalan Trans Kalimantan
Siap Dioperasikan**

**Menu Khas Hari Raya
Di Mancanegara**

**Benteng Providentia
Hanya Tinggal Nama**

ISSN:2252-4762



@pelindo3



Humas Pelindo III



Humas Pelindo III

www.majalahdermaga.com





KOMISARIS,
DIREKSI, DAN PEGAWAI
PT PELINDO III (PERSERO)

Mengucapkan

Selamat

HARI RAYA IDUL FITRI

1 SYAWAL 1434 H

Mohon Maaf Lahir dan Batin



DERMAGA

SUSUNAN
REDAKSI**Pelindung**

Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)

**Pengarah**

Sumitro Agus Budiarto

**Pemimpin Redaksi**

Edi Priyanto

**Redaktur Pelaksana**

Camelia Ariestanti

**Koordinator Liputan
& Fotografer**

Wilis Aji Wiranata

**Administrasi**

Ardella Trastiana Dewi

**Koordinator Distribusi**

R. Suryo Khasabu

Alamat Redaksi

Jl. Perak Timur 610 Surabaya 60165 Indonesia

Telp: +62 (31) 3298631 - 3298637

Fax : +62 (31) 3295204 ; 3295207

Surat Ijin Terbit

Surat Keputusan Menteri Penerangan RI

NO. 1428/SK/DIRJEN PPG/SIT/1989.

Tanggal 27 Pebruari 1989

Wartawan Dermaga

tidak menerima imbalan dalam bentuk apapun, selama menjalankan tugas jurnalistik. Segala bentuk permintaan mengatasnamakan Majalah Dermaga adalah diluar tanggung jawab redaksi.

Redaksi menerima saran atau kritik via e-mail: humas@pp3.co.id

Dicetak Oleh : CV. Intergraf Indonesia
Isi diluar Tanggung Jawab Percetakan

Apa kabar pembaca ?

Gema takbir membahana di seluruh penjuru bumi. Segenap umat muslim di dunia menyambutnya dengan gembira. Ramadhan telah berakhir. Ibadah kita menahan lapar, dahaga dan nafsu angkara *alhamdulillah* bisa kita selesaikan walau masih jauh dari titik kesempurnaan. Doa yang terpanjat seiring gema takbir adalah permohonan agar dapat bertemu dengan Ramadhan mendatang, bulan yang selalu dirindukan. Tibalah hari kemenangan yang disambut dengan permintaan maaf dan memaafkan dengan segala kelapangan hati yang penuh keikhlasan. Semoga tidak hanya di lisan, kata maaf meluncur haruslah dari hati yang paling dalam. Semoga keikhlasan memohon maaf dan memberi maaf bisa meningkatkan derajat kita di hadapan Allah SWT, aamiin.

Seperti kebiasaan jurnalistik pada umumnya, pada edisi ini sarat dengan artikel seputar arus mudik dan arus balik serta pernak pernik hari raya. Menghadapi arus lebaran tahun 2013, Pelindo III akan memasang sejumlah tenda tambahan pada beberapa terminal penumpang kapal laut yang tersebar di tujuh propinsi di Indonesia. Beberapa terminal yang sedang melaksanakan renovasi juga dipercepat pekerjaannya. Antisipasi tersebut akan dimulai dari H-15 hingga H+15 Idul Fitri 1434 H.

Bila Anda berencana mudik tahun ini menggunakan kendaraan pribadi, pastikan kesiapan diri dan kendaraan Anda jauh hari sebelumnya. Cek kondisi fisik kendaraan dan perlengkapan keselamatan berkendara sebagai bentuk tanggungjawab Anda pada diri sendiri dan keluarga yang ikut bersama Anda. Taati rambu lalu lintas dan jangan lupa beristirahat bila Anda merasa lelah atau mengantuk sehingga terhindar dari resiko kecelakaan.

Hari raya keagamaan selalu disambut penuh suka cita. Setiap etnis memiliki tradisi berbeda untuk memperingati hari raya. Yang sama adalah bahwa tradisi hari raya yang selalu ditunggu tak lain kuliner khasnya. DERMAGA menyajikan artikel tentang menu khas Ramadhan dan hari raya dari mancanegara untuk Anda hanya pada edisi ini. Jangan lupa untuk tetap memperhatikan kesehatan ya karena pasti Anda tidak mau kolesterol dan asam urat naik kadarnya setelah lebaran karena kurang kontrol dalam konsumsi menu lebaran yang biasanya sarat santan dan lemak.

Pembaca, masih banyak lagi artikel menarik lainnya yang bisa Anda simak di DERMAGA kali ini. Jangan lupa pantau berita terbaru di DERMAGA versi online www.majalahdermaga.com. Atas nama seluruh tim redaksi, kami mengucapkan Selamat Hari Raya Idul Fitri 1434 H. Mohon maaf lahir batin.

Selamat membaca!

Tibalah hari kemenangan yang disambut dengan permintaan maaf dan memaafkan dengan segala kelapangan hati yang penuh keikhlasan. Semoga tidak hanya di lisan, kata maaf meluncur haruslah dari hati yang paling dalam.



10

Bagikan Sembako Gratis

vender

Tambah Delapan Crane di Tiga Pelabuhan



14



stevedoring

23

Menengok Fabrikasi Alat Terminal Teluk Lamong

CCTV 04

Gate in

Update Data

Tantangan Terberat

08



12

Anugerah "Asia HRD Awards"



Vender

1 Juli HUT TPKS:

TPKS Mendorong
Pertumbuhan Perekonomian
Jawa Tengah

16

Pelabuhan Tanjung Intan:
Mengembalikan Peran
Gerbang Selatan

20

Stevedoring
Pamer ACT
di Pameran Monorel BUMN

26

Soal Monorel
Jakarta Belum Mulai
Sydney Sudah Ditutup

29

Garbarata

Mengenal Kapal Cruise

30

**Dari yang Mini
Hingga yang Maksi**

32

Ubah Ragam Makan
Mulai Sekarang

34

Mengurai Kemacetan Di Bali:
Setelah Sukses “Bali Toll”
Menyusul “Bali Rail” ?

38

Merasakan Keindahan Jalan
di Atas Laut Pulau Dewata
Jalan Berkelok Terlihat Makin Indah
saat Pesawat Melintas

40

Depo
Cak Derma Berkata

44

Boom
Jangan **Abaikan**
Nyeri Tumit

45

Lolo
Tanam Pohon
di Gresik

47

Gantry
Mengenal
Kepulauan Indonesia
Lewat Monopoly Archipelago

49

Kinerja Terminal Nilam
Didukung Konsorsium NPTI

55

Haulage
Pelabuhan Terintegrasi
& Komitmen Bangun Sinergi

66

Trolly
Dwelling Time
dan Citra Pelabuhan

63

Bolder
Dua Tangis
dan Ribuan Tawa

64

Reefer
Ragam Pendapat
Tentang Naiknya
Harga BBM

boom



41

Indonesia
The **World**
of **Satay**

Behandle



51

Ketika
Wartawan
Pelabuhan
“Sowan”
mBah
Maridjan

hoist



59

Dari Kali Mas
Hingga Tanjung Perak

Ganti Otomatis

Komitmen Pelindo III untuk menjadikan Terminal Teluk Lamong sebagai terminal pelabuhan yang menggunakan peralatan otomatis pertama di Indonesia terus diwujudkan. Setelah sebelumnya pada awal Maret lalu ditandatangani kontrak pembelian alat Terminal Teluk Lamong salah satunya adalah Automated Terminal Trailer (ATT) yang pada awalnya masih menggunakan teknologi manual, pada akhir Juli kemarin dilakukan adendum kontrak pembelian ATT dimaksud. Menurut Pemimpin Proyek Pengadaan Alat Terminal Teluk Lamong Prasetyadi adendum itu salah satunya berisi tentang teknologi otomatis yang diplikasikan dalam ATT. "Jadinya kita pesan yang otomatis, misal ATT tersebut bisa berjalan mundur sendiri ketika berada pada posisi yang ditentukan," kata Prasetyadi.



Humas Pelindo III dan **Pewarta Media**

Keduanya menggelar kegiatan buka puasa bersama dengan mengajak serta anak yatim di Auditorium Bromo Kantor Pusat Pelindo III, pertengahan Juli lalu. Kegiatan itu dilakukan untuk menjaga hubungan baik antara Humas Pelindo III dengan pewarta media. Acara tersebut diisi oleh tausiah yang dilakukan oleh KH. Muhammad Nur Muhibbin Mukmin. "Kami mengajak serta teman-teman pewarta media untuk turut peduli terhadap anak yatim terlebih yang ada di sekitar lingkungan hidup mereka," jelas Sekretaris Perusahaan Pelindo III Sumitro A.B. menutup acara pada sore hari itu.

Berbagi di Bulan Suci



Momentum Ramadhan 1434 H dimanfaatkan oleh sebagian besar insan Pelindo III. Seperti yang dilakukan oleh Pelindo III Cabang Tanjung Intan, Cilacap, yang membagikan makanan berbuka puasa kepada para penunggu pasien di dua rumah sakit di Cilacap, akhir Juli lalu. Rumah sakit dipilih oleh Pelindo III Cabang Tanjung Intan karena ditempat itu banyak keluarga pasien yang kesulitan untuk mencari makanan berbuka karena harus menunggu keluarganya yang sedang sakit dan tak berdaya. "Ini bentuk kecil kepedulian kami terhadap masyarakat yang sedang ditimpa musibah, semoga apa yang kami lakukan ini bermanfaat bagi saudara kita," kata General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Intan, Abdul Rofid Fanany.

Akses Terminal Teluk Lamong

Terminal Teluk Lamong sudah mulai memasuki pembangunan tahap akhir. Akan tetapi kendala akses baik lewat laut maupun darat masih menjadi persoalan yang harus segera diselesaikan. Akhir Juli lalu diadakan rapat kerja antara Pelindo III dan Sekretariat Wakil Presiden (Serwapres) dan pihak-pihak terkait lainnya. Rapat yang dipimpin langsung oleh Deputi Setwapres Bidang Ekonomi, Tirta Hidayat itu membahas mengenai perkembangan penanganan akses dari dan menuju Terminal Teluk Lamong baik dari sisi laut maupun darat. Salah satunya adalah akses Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) yang terkendala adanya pipa gas Pertamina Hulu Energi West Madura Offshore yang melintang di alur tersebut. Dari hasil rapat diketahui pengerjaan pemindahan pipa gas akan segera dilakukan dan pengerukan APBS akan dapat dimulai pada Januari 2014 mendatang.



Santuni 1.000 Anak Yatim

Kepedulian Pelindo III terhadap masyarakat di sekitarnya kembali ditunjukkan di bulan Ramadhan 1434 H ini. Di Surabaya, kepedulian itu ditunjukkan dengan pemberian santunan kepada 1.000 anak yatim dan 900 warga yang mencari nafkah di pelabuhan seperti tukang sapu, petugas kapal, gate, tukang becak serta para takmir masjid. Pemberian santunan dilakukan bersamaan dengan pelaksanaan acara buka puasa bersama yang diadakan oleh Kantor Pusat Pelindo III dan Cabang Tanjung Perak serta mengundang insan kepelabuhanan, akhir Juli kemarin. "Kami mengharap doa hadirin sekalian juga anak-anakku (anak yatim-red) agar segala yang dilakukan oleh Pelindo III ini dapat berjalan dengan lancar dan selesai tepat waktu," kata Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto.



Kompetisi Inovasi



Ajang menjangar aspirasi dan kreativitas pegawai Pelindo III itu sudah memasuki tahapan penilaian oleh dewan juri. Dari beberapa proposal yang telah terkumpul, panitia menetapkan 7 proposal untuk dipresentasikan di hadapan dewan juri akhir Juli lalu. Ketujuh ide inovasi tersebut antara lain Penyusunan Standar Pelayanan Minimal Public Relations di Lingkungan Pelindo III (Sumitro A.B dan tim / Kantor Pusat), TOS (Trisakti One Service) Solusi Penanganan Kargo (Toto Heli Yanto dan tim / Banjarmasin), Alat Pemantau dan Pengontrol Jarak Jauh Sistem Pompa Banjir dengan Teknologi GSM (Edward Danner dan Tim / Tanjung Emas), Mengentaskan Kemiskinan Warga Ring-I Pelabuhan Gresik dengan Program Kemitraan Berbasis Komunitas (Baiq Nurul dan tim / Gresik), Rencana Terminal Nilam Konvensional Menerapkan Berth Windows Sistem KADE 200-330 Untuk Curah Kering (Semen&Pasir) dan Kade 750-850 Untuk Curah Cair (Zevy Wandono Diargo / Tanjung Perak), Franchise Bisnis Kepelabuhanan (Oscar Yogi / Banjarmasin), Portal Anjungan Tanjung Perak (Raka Hadardianto dan Tim / Kantor Pusat).

Sepanjang paruh tahun 2013, aktifitas kunjungan kapal di Pelabuhan Tanjung Perak menunjukkan bahwa kapal berbendera Indonesia (dalam negeri) masih mendominasi di pelabuhan terbesar kedua di Indonesia tersebut.

Tercatat kunjungan kapal berbendera Indonesia di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya periode Januari s.d. Juni 2013 mencapai 5.770 unit dengan berat kapal mencapai 18.602.605 Gross Tonnage (GT). Sedangkan kapal berbendera asing terealisasi 1.014 unit dengan berat kapal mencapai 15.773.164 Gross Tonnage (GT).

Apabila diprosentasekan jumlah kapal berbendera Indonesia mencapai 85% sedangkan kapal berbendera asing hanya tercatat 15% saja, tetapi apabila dibandingkan dengan berat kapal secara keseluruhan hanya terjadi selisih sedikit, dimana kapal berbendera Indonesia mencapai 54% dan kapal berbendera asing mencapai 46%. Hal tersebut senada dengan pemberlakuan azas cabotage diharapkan pada tahun 2014 seluruh kapal-kapal niaga yang beroperasi di lingkungan perairan di Indonesia telah menggunakan bendera Indonesia guna memperkuat armada perdagangan nasional.

Berdasarkan data yang dihimpun oleh Pelindo III (Persero), berdasarkan realisasi kunjungan kapal di Pelabuhan Tanjung Perak dalam satuan unit selama paruh tahun 2013 telah terealisasi sebanyak 6.784 unit. Sedangkan realisasi kunjungan kapal sesuai dengan berat kapal dalam satuan GT, terealisasi 34.375.769 Gross Tonnage (GT). Dari data tersebut menunjukkan bahwa arus kunjungan kapal dalam satuan unit

mengalami penurunan 6% dibandingkan paruh tahun 2012 dimana tercatat 7.188 unit. Namun dalam satuan Gross Tonase justru mengalami peningkatan sebesar 6% apabila dibandingkan pada paruh tahun 2012 yang hanya terealisasi 34.175.906 GT.

Kapal petikemas masih mendominasi baik dalam satuan unit maupun berat gross tonagenya (GT). Berdasarkan jenis kapal, kapal dibedakan jenisnya terdiri atas kapal non petikemas, kapal penumpang, kapal tanker dan kapal lainnya. Berdasarkan jenis, kapal petikemas yang masuk melalui Pelabuhan Tanjung Perak sepanjang paruh tahun 2013 terealisasi 2.378 unit dengan berat kapal mencapai 18.669.523 Gross Tonnage (GT). Dari data tersebut menunjukkan bahwa arus kunjungan kapal dalam satuan unit mengalami peningkatan tipis sebesar 1%

dibandingkan paruh tahun 2012 dimana tercatat 2.364 unit. Namun dalam satuan Gross Tonase justru mengalami peningkatan cukup signifikan yaitu sebesar 11% apabila dibandingkan pada paruh tahun 2012 yang hanya terealisasi 16.757.651 GT.

Pada jenis kapal general cargo tercatat 1.448 unit dengan berat kapal mencapai 5.688.042 Gross Tonnage (GT), sedangkan kapal penumpang terealisasi 590 unit dengan berat kapal mencapai 4.497.557 Gross Tonnage (GT). Selanjutnya jenis kapal tanker BBM tercatat 293 unit dengan berat kapal mencapai 2.407.090 Gross Tonnage (GT), kemudian kapal curah cair non BBM tercatat 236 unit dengan berat 550.846 Gross Tonnage (GT), kapal jenis curah kering tercatat 121 unit dengan berat mencapai 2.791.773 Gross Tonnage (GT), kapal ro-ro terealisasi 117 unit dengan berat mencapai 623.795 Gross Tonnage (GT) dan sisanya adalah jenis kapal lainnya. (Berlian)

Kapal Berbendera Indonesia Dominasi Pelabuhan Tanjung Perak



Menjelang KTT APEC di Bali:

Peran Transportasi Dorong Pertumbuhan
Ekonomi Wamenhub Bambang Susantono:
“Konektivitas tak hanya di dalam pulau,
Jugaa antar pulau dan internasional”.

MEMASUKI semester dua tahun 2013, “Demam Apec Summit” sudah mulai terasa di mana-mana. Berbagai diskusi di gelar, dengan tujuan memuluskan terselenggaranya pertemuan tingkat tinggi dunia itu. Di Nusa Dua, Bali, awal Juli 2013 lalu berlangsung pertemuan Kelompok Kerja Transportasi Asia Pasific Economic Cooperation (APEC), dengan pembicara antara lain Wakil menteri Perhubungan RI Bambang Susantono.

Menurut Wamenhub, Kawasan Asia Pasifik dengan pertumbuhan ekonomi yang paling tinggi saat ini di dunia, harus menempatkan transportasi sebagai prioritas, sebab transportasi memegang peranan yang penting dalam pertumbuhan ekonomi, karena di dalamnya terdapat konektivitas di sektor darat, uara, laut dan intermoda.

“Konektivitas tidak hanya terjadi di dalam pulau, tetapi juga antar pulau bahkan internasional. Semua segmen harus digarap sesuai dengan koridor mengutamakan sisi keselamatan, keamanan, efisiensi dan keberlanjutan” ungkap Wamenhub dalam sesi pembukaan Pertemuan Kelompok Kerja Transportasi APEC.

Tahap Pematangan

Dapat dikatakan pertemuan di Nusadua itu merupakan tahap pematangan, yang hasil dari rumusan kelompok kerja ini nantinya akan dibawa ke pertemuan Kerja Sama Ekonomi Asia Pasifik tingkat menteri di Tokyo, Jepang, yang akan diselenggarakan pada bulan September 2013 mendatang. Setelah itu hasil dari pertemuan Tokyo akan dibawa kembali ke Bali bulan Oktober 2013 dalam APEC Summit yang akan dihadiri para pemimpin tinggi negara.

Dalam kelompok kerja ini setiap delegasi yang berjumlah sekitar 400 orang akan menyampaikan inisiatif dari negara masing-masing. Hal ini dilakukan agar pada saat direalisasikan liberalisasi perdagangan nanti tidak terjadi praktik "pemangsaan" dari negara kuat terhadap negara berkembang. Secara teori, prinsip yang akan diterapkan adalah kebersamaan hak dan kewajiban, serta saling memberi kesempatan berkembang di antara sesama negara APEC.

Keterbukaan Ekonomi

Di luar pertemuan Nusa Dua, dalam kesempatan lain di Medan juga dilakukan diskusi yang diselenggarakan oleh Komite Perdagangan & Investasi APEC. Mereka yang terlihat dalam bahasan, adalah para petinggi dari

berbagai negara yang nantinya akan berperan dalam APEC Summit di Bali.

Pada kesempatan tersebut Direktur Eksekutif APEC Alan Bollard menyatakan bahwa forum APEC perlu memberikan perhatian secara khusus terhadap lembaga lain seperti Organisasi Perdagangan Dunia (*World Trade Organization*, WTO), Kerja Sama Ekonomi Komprehensif Kawasan (*Regional Comprehensive Economic Partnership*, RCEP) serta Kemitraan Trans Pasifik (*Trans-Pacific Partnership*, TPP). Tujuan utamanya adalah mengenai dampak terhadap negara anggota APEC. Namun APEC membebaskan anggotanya untuk bergabung atau tidak ke dalam organisasi-organisasi tersebut.

Sementara itu Direktur Kerja Sama PEC dan organisasi internasional lainnya Denny W. Kurnia menjelaskan: WTO, RCEP dan TPP dapat berkontribusi terhadap keterbukaan ekonomi dan perdagangan. Lewat organisasi-organisasi tersebut dapat diharapkan terjadinya peningkatan volume perdagangan.

"Namun sewaktu-waktu bisa saja terjadi hal sebaliknya. Organisasi-organisasi tersebut memiliki potensi diskriminatif terhadap negara-negara non anggota. Oleh karena itu anggota APEC perlu memikirkan untung-ruginya sebelum mengambil keputusan untuk bergabung dengan organisasi tersebut" kata Denny. (Nilam)



*Jalan Raya Trans Kalimantan segera akan dioperasikan.
Sejauh mana kontribusinya untuk pelabuhan ?*

Jalan TRANS Kalimantan Siap **Dioperasikan**

PERSIAPAN menghadapi Hari Raya Idul Fitri 1 Syawal 1334 H, ternyata tidak hanya menyibukkan mereka yang tinggal di kota-kota metropolitan. Karena di belantara kawasan Kalimantan, juga diwarnai dengan peningkatan jalan raya Trans Kalimantan. Pada kesemestaan itu, Kementerian Pekerjaan Umum melakukan kerja keras dengan mempercepat perbaikan kerusakan yang terjadi di lintas selatan Trans-Kalimantan yang membentang sepanjang 3.636 kilometer, dengan tujuan agar dapat mendukung Angkutan Lebaran 2013.

Secara umum, jalan lintas antar negara yang menghubungkan batas Indonesia-Malaysia di Kalimantan Utara (Kaltara) dan Kalimantan Timur (Kaltim), Kalimantan Selatan (Kalsel), Kalimantan Tengah (Kalteng) sampai batas Indonesia-Malaysia di Kalimantan Barat (Kalbar), sudah dapat dilalui kendaraan bermotor.

"Ruas jalan yang ada, relatif mantap dan sudah tersambung, hingga pengguna jalan tidak perlu lagi menyambung perjalanan menggunakan feri penyeberangan saat melintasi sungai besar" ujar Direktur Jenderal Bina Marga Djoko Murjanto saat usai melakukan penyusuran jalan di ruas Banjarmasin (Kalsel)-Pangkalan Bun (Kalteng), menjelang puasa lalu,

Ketersediaan Anggaran

Lebih lanjut dijelaskan oleh Dirjen Bina Marga, bahwa pengerjaan perbaikan jalan di ruas Banjarmasin-Pangkalan Bun masih ada tetapi sudah akan dapat diselesaikan dalam waktu yang singkat, sekitar 10 hari saja. Pada ruas jalan ini nyaris tidak terdapat pembangunan konstruksi yang menghabiskan waktu berbulan-bulan, oleh karenanya secara keseluruhan sudah dapat dilalui untuk arus mudik/balik saat Lebaran. Hal itu bisa berlangsung, karena alam membangun ruas ini, tak terdapat kendala pembebasan lahan yang disebabkan faktor kepemilikan lahan, dan secara teknis juga tak terdapat hambatan kondisi tanah yang menyulitkan pada tahap konstruksi.

Diakui bahwa memang terdapat pembangunan konstruksi prasarana besar yang cukup memakan waktu, dan diperkirakan baru dapat diselesaikan setelah Lebaran. Antara lain pembangunan jembatan sungai di Nanga Tayan, Kalbar dan jembatan teluk di Balikpapan Kaltim. Namun hal tersebut dinilai sebagai kendala teknis yang masih dalam tataran yang wajar.

Dalam penjelasan Kepala Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional VII (Kalimantan) Ariananda disebutkan bahwa 96,3% dari 3.636 Km atau 3.501 Km jalan Trans Kalimantan sudah dalam kondisi dilapisi aspal mantap. Jalan yang panjangnya 3.636 Km dengan lebar 6-7 meter sesuai

standar nasional dan 381 Km dengan lebar 4-5 meter. Dikatakan pula bahwa untuk keperluan pembangunan jalan Trans Kalimantan tersedia anggaran Rp.3,2 triliun yang dialokasikan untuk pembangunan, perbaikan dan pemantapan jalan Trans Kalimantan tahun 2013.

Tahap Ketiga

Pada saat penelusuran ruas jalan Banjarmasin-Pangkalan Bun, terungkap bahwa pembangunan tahap ketiga jalan yang melintasi kawasan rawa gabut di Tubang Nusa, Pulang Pisau, Kalteng, telah hampir selesai. Konstruksi jalan ini sengaja dibuat dengan sistem gelaran di atas pancang, yang tujuannya adalah agar badan jalan nantinya tak tergenang oleh air danau.

Sementara itu prasarana yang dibangun untuk mengatasi putusnya ruas Palangkaraya (Kalteng)-Banjarmasin (Kalsel) ketika rawa terendam banjir akibat luapan Sunai Sebangau dan Sungai Kahayan di Kalsel, sudah akan dapat diresmikan pada Agustus 2013, yang berarti terjadinya percepatan dari target penyelesaian yang semula dipatok baru akan bisa rampung pada Januari 2014 mendatang.

Pada kesempatan tersebut, Kepala Dinas Pekerjaan Umum Kalsel Leonard S. Ampung memaparkan, bahwa jalan layang Tumbang Nusa sepanjang 10 Km, untuk pembangunan tahap I pada kurun 2000-2004 sepanjang 3,375 Km dengan biaya Rp.86,7 miliar, tahap 2 kurun 2005-2006 sepanjang 3,721 Km dengan biaya Rp.54,9 miliar. Untuk pembangunan tahap 3 yang ditargetkan akan selesai pada Januari 2014 mendatang, sepanjang 3 Km dengan biaya sebesar Rp.123 miliar.

Akses Pelabuhan

Dalam penilaian pemangku kepentingan kepelabuhanan, terbukanya akses darat antar negara dan antar/intra wilayah yang terkait dengan koridor MP3EI di Kalbar/ Kalteng/Kalsel/Kaltim ini akan mempunyai pengaruh positif bagi kinerja pelabuhan yang mempunyai kedekatan akses dengan jalan Trans Kalimantan. Sebab jalan tersebut juga merupakan bagian ruas tenggara dari jalan Trans Asean, yang akan mempunyai konektivitas dengan negara-negara tetangga Singapura, Malaysia, Brunei Darussalam hingga Filipina.

Pelabuhan-pelabuhan cabang serta kawasan pelabuhan didalam pengelolaan Pelindo III yang mempunyai kedekatan dengan jalan Trans Kalimantan ini adalah: Kawasan Sukamara, Cabang Kumai, Kawasan Pulang Pisau/Kuala Kapuas, Cabang Sampit, Cabang Banjarmasin, Kawasan Satui dan Cabang Kotabaru. Itulah sebabnya Direktur Operasi & Teknik Pelindo III Faris Assagaf pernah memprediksi bahwa pelabuhan-pelabuhan cabang/kawasan di Kalteng dan Kalsel, memiliki prospek bagus ke masa depan, karena berada di kawasan yang sedang tumbuh dan memiliki komoditas unggulan yang mampu mendorong kinerja pelabuhan.

Masih menurut Diroptek Pelindo III dalam suatu perbincangan dengan Reporter Dermaga: "Tumbuh berkembangnya suatu pelabuhan sangat ditentukan oleh daerah belakang sebagai pendukungnya, serta kondisi obyektif perdagangan yang tengah berlangsung saat itu. Pelindo III pernah mempunyai Pelabuhan di Panarukan yang pada masa itu sempat berjaya sebagai gerbang ekspor hasil pertanian dan perkebunan. Tetapi ketika kebutuhan pasar berubah sementara daerah belakang Panarukan tak mampu menjawab peluang tersebut, maka peran Pelabuhan Panarukan semakin surut. Begitu juga yang terjadi di Pasuruan maupun Tegal. Sebaliknya yang terjadi di Kumai yang dimasa lalu hanya mengandalkan angkutan kayu gelondongan dan olahan, ketika bisnis kayu kian suram kini justru mampu bangkit karena didukung oleh pertumbuhan perkebunan kelapa sawit dengan hasil Crude Palm Oil (CPO) yang tengah mengalami *booming* di pasar dunia".

Wilayah Kalsel/Kalteng yang dalam peta jalan (road map) pelaksanaan MP3EI diproyeksikan menjadi koridor perdagangan dan industri yang berbasis pada Sumber Daya Alam (perkebunan, pertambangan, mineral/energy dan pertanian) kedepan diprediksi akan menjadi tumpuan perekonomian Indonesia. Saat ini pun pelabuhan-pelabuhan di wilayah tersebut telah memberi kontribusi signifikan bagi pertumbuhan lalu lintas perdagangan antar pulau maupun internasional, berkat adanya angkutan komoditas CPO dan produk turunannya maupun batubara yang tidak saja diperlukan sebagai pasokan industri di Pulau Jawa, tetapi juga memberi kontribusi dalam realisasi ekspor non migas Indonesia. (Nilam)





ASEAN Connectivity:

Kapal Ro-Ro
Indonesia
Bukan Jago
Kandang
Pengusaha
pelayaran
penyeberangan
siap mendukung
ASEAN
Conectivity.
Tetapi
masih terkendala
regulasi

KETERSAMBUNGAN antar negara anggota **Association of South East Asian Nation** (ASEAN), atau yang lebih dikenal dengan sebutan ASEAN Connectivity, menjadi agenda yang mendesak untuk segera dilaksanakan. Karena ketersambungan antar negara ASEAN tersebut, dinilai merupakan bagian penting dalam rangka mewujudkan terselenggaranya Masyarakat Ekonomi ASEAN tahun 2015 yang ditandai dengan pasar terbuka di Asia Tenggara. Namun dari sidang *Senior Transport Officials Meeting* (STOM, Pertemuan Tingkat Pejabat Senior Bidang Transportasi) ke-34 di Bali, didapat rekomendasi agar sambil menyusun detail pelaksanaan konektivitas ASEAN, lebih dulu dilakukan penataan konektivitas nasional.

"Dalam rangka mendukung terlaksananya konektivitas antar negara ASEAN, pemerintah Indonesia harus lebih dulu mewujudkan konektivitas nasional. Karena konektivitas dalam negeri akan mempunyai arti penting sebagai landasan langkah selanjutnya" kata Menteri Perhubungan EE Mangindaan yang mendapat kehormatan menjadi ketua pertemuan, didampingi Wakil Ketua Sidang Menteri Pekerjaan Umum & Perhubungan Laos Sommad Pholsena.

Penguatan Infrastruktur

Dalam pertemuan tingkat tinggi tersebut, perwakilan dari negara kawasan Asia Tenggara sepakat untuk mendukung adanya harmonisasi prosedur dan persyaratan untuk memfasilitasi pergerakan orang antar negara di kawasan ini. Ujar Mangindaan: "Aturan yang sudah ada, kita komunikasikan lebih dahulu, kemudian kita laksanakan. Kesepakatan kita tentang konektivitas tetap akan berjalan, tetapi harus dengan cara mengormati undang-undang yang berlaku di masing-masing negara".

Menurut Menhub, untuk lintas darat antar negara-negara Asean saat ini sudah dilaksanakan antara Serawak Malaysia dengan Kalimantan. Demikian pula untuk jalur laut, sudah dilaksanakan dalambentuk pelayaran antara Bitung Sulawesi Utara dengan Santos City Filipina dengan menggunakan kapal-kapal ro-ro. Selain pada sektor darat dan laut, perhubungan udara juga menjadi salah satu poin penting dalam mewujudkan pertumbuhan pasar tunggal dan ekonomi bersama ASEAN yang berkelanjutan dan komprehensif. Namun Menhub menekankan perlunya penguatan infrastruktur di masing-masing negara, termasuk hal yang terkait dengan imigrasi, bea cukai dan keamanan.

Disamping melakukan harmonisasi prosedur dan persyaratan, perwakilan negara-negara anggota ASEAN di bidang transportasi sudah sepakat untuk melakukan penyederhanaan berbagai hal yang masih menjadi ganjalan, guna mendukung finalisasi kerangka perjanjian transportasi pergerakan orang di daerah perbatasan antar negara ASEAN. Hal tersebut seirama dengan target yang telah diatur sebelumnya didalam Rencana Transportasi Strategis Asean (ASTP, *Asean Strategic Transportatio Plan*), Rencana Aksi Brunei (BAP, *Brunei Action Plan*) dan Masterplan Konektivitas Asean (MPAC) untuk tahun 2011-2015.

Prioritas Penyeberangan

Sebagai tindak lanjut pertemuan tingkat tinggi antar para pengambil kebijakan transportasi, telah direkomendasikan untuk memprioritaskan pelaksanaan konektivitas jalur laut penyeberangan antar negara. Dalam kesepakatan antara Indonesia, Malaysia, Filipina dan Thailand, akan diutamakan meningkatkan kerjasama pada jalur-jalur yang telah ada sekarang. Yaitu Dumai-Malaka dan Belawan-Pinang pada penyeberangan antara Indonesia dengan Malaysia, yang berlanjut ke Phuket di Thailand dan Santos City-Bitung dari Filipina ke Indonesia. Tiga rute ini merupakan hasil studi yang dilakukan oleh JICA (*Japan International Cooperation Agency*) sesuai paparan "*Interim Report Study on the Master Plan and Feasibility Study on the Establishmenr on an Asean Ro-RoShipping Network Short Sea Shipping*" pada workshop medio 2012 di Manila, Filipina.

Ketua delegasi Indonesia pada *official meeting* Leon Muhammad menyatakan bahwa feasibility studi ini rencananya akan menetapkan standarisasi tipe kapal yang harus sama antar setiap negara Asean.

"Apabila nantinya sesuai FS tersebut kapal penyeberangan atau ro-ro Indonesia dinilai belum sesuai dengan standar, maka kita siap untuk menyesuaikan. Selain kapal sebagai alat penyeberangan, maka di antara pelabuhan-pelabuhan di Indonesia yang akan mengakomodasikan ketiga rute tersebut juga sudah cukup siap dalam mengimplementasikan penyeberangan dengan ro-ro. Karenanya kami optimis bahwa proyek yang termasuk salah satu dari langkah pengembangan *ASEAN Conectivity* itu akan bisa terealisasi dengan tuntas pada tahun 2015 nanti" ujar Leon Mohammad, yang pernah menjabat sebagai Kepala Administratur Pelabuhan Gresik tersebut.

Sekjen Dephub juga menambahkan bahwa dari segi pelabuhan yang dikelola oleh Pelindo I, II, III dan IV semuanya siap. Untuk Belawan dan Bitung sudah siap, sementara untuk Dumai masih harus diperlukan peningkatan terhadap beberapa fasilitas dan kapasitasnya.

Bukan Jago Kandang

Dalam rangka mendukung terlaksananya konektivitas ASEAN Leon Mohamad sempat mengatakan: "Mengacu

kepada *feasibility study* yang dilakukan JICA tentang lintas penyeberangan antar negara-negara Asean, apabila nanti ternyata kapal-kapal penyeberangan Indonesia dinilai masih belum sesuai dengan ketentuan, kita harus siap menyesuaikan dengan standar yang disepakati".

Pernyataan tersebut, ternyata memicu pertanyaan: benarkah kapal-kapal ro-ro (*roll-on roll-off*) yang dioperasikan perusahaan-perusahaan pelayaran penyeberangan di Indonesia masih tertinggal dibanding dengan kapal-kapal sejenis yang dioperasikan oleh negara-negara ASEAN lainnya?

Menanggapi penilaian seperti itu, Wakil Ketua Gabungan Pengusaha Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (Gapasdap) Bambang Harjo Soekartono berkata kepada Reporter Dermaga: "Kalau ada anggapan usaha pelayaran penyeberangan Indonesia hanya jago kandang, dan kapal-kapal ro-ro kita kalah kualitas dengan yang dioperasikan negara-negara ASEAN lain, anggapan seperti itu sama sekali tidak benar. Hal ini dapat dicermati dari pernyataan delegasi perusahaan pelayaran penyeberangan dari Inggris dan Jepang yang beberapa waktu lalu berkunjung ke Indonesia, yang setelah meninjau pelaksanaan operasional terhadap kapal-kapal ro-ro kita menyatakan bahwa rata-rata kualitas pelayanan pada kapal-kapal penyeberangan di Indonesia menerapkan standar pelayanan yang cukup baik, bahkan melebihi dari ketentuan yang diterapkan oleh pemerintah".



Lebih jauh Bambang Harjo mengatakan, bahwa semua kapal-kapal ro-ro yang dioperasikan oleh perusahaan pelayaran nasional, telah menerapkan standar yang dikeluarkan oleh *International Maritime Organization* (IMO). Untuk ketentuan keamanan kapal dan penumpangnya, ro-ro Indonesia telah secara penuh menerapkan aturan sesuai dengan *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS) 74, sedang di negara-negara ASEAN dan juga di Jepang, hanya mengacu kepada regulasi yang dikeluarkan oleh pemerintah setempat.

Dalam rangka memberi pelayanan lebih pada kelas ekonomi yang bertujuan untuk melaksanakan ketentuan keamanan dalam pelayaran, kapal-kapal ro-ro Indonesia selalu mengikuti ketentuan *klas* dari Badan Klasifikasi Indonesia (BKI),

melakukan docking sesuai jadwal, perawatan rutin oleh perusahaan, ABK yang lebih dulu mengikuti pendidikan kemaritiman, kesiapan alat penolong seperti *liferaft* maupun baju pelampung, penempatan petugas sekuriti yang menyertai pelayaran, dll. Sedangkan untuk memberi kenyamanan kepada pengguna jasa, pada kapal-kapal penyeberangan Indonesia terdapat berbagai fasilitas yang jauh diatas ketentuan standar yang diharuskan oleh pemerintah. Antara lain, selain adanya fasilitas pengatur suhu, hiburan musik dan televisi, telepon satelit, restoran, *rest-room* hingga tempat ibadah.

"Padahal kalau kita naik kapal penyeberangan yang ada di Jepang, Hongkong maupun Filipina, tak akan ditemui AC, musik maupun restoran" kata Bambang Harjo.

Terkendala Regulasi

Menjawab pertanyaan Dermaga tentang sulitnya pertumbuhan usaha angkutan laut penyeberangan di Indonesia, Wakil Ketua Gapasdap mengatakan: "Hal itu disebabkan adanya regulasi yang belum berpihak kepada iklim usaha angkutan laut penyeberangan. Misalnya, tidak adanya insentif dari pemerintah yang bisa diterima lembaga keuangan dan perbankan yang mendukung usaha ini hingga belum mungkin menekan tingginya suku bunga kredit. Berdasar tingkat bunga sama dengan kredit komersial, perusahaan angkutan laut penyeberangan akan sulit melakukan peremajaan armada. Padahal di beberapa negara Asia telah diterapkan suku bunga 0% hingga 5% bagi pembiayaan pengadaan kapal-kapal baru".

Hal lain yang memberatkan usaha ini adalah ketentuan bea masuk cukup tinggi untuk impor bahan baku dan suku cadang kapal, padahal 90% *sparepart* kapal masih diimpor. Masih menurut Bambang Harjo Soekartono, kebijakan pentarifan kapal laut penyeberangan di Indonesia juga masih kurang mengacu kepada realitas kebutuhan operasional kapal-kapal laut penyeberangan. Saat ini tarif angkutan penyeberangan di Indonesia merupakan yang termurah di antara tarif yang diterapkan sesama negara ASEAN. Sebagai perbandingan dengan tarif tertinggi pada lintasan perintis Namlea-Sanana dengan jarak 120 mil, besarnya adalah Rp.112,005 yang berarti untuk tiap mil mencapai Rp.933,4. Sedangkan tarif terendah yang berlaku di Filipina, pada lintasan Batangas-Kalapani di Pulau Mindoro yang hanya berjarak 27 mil, setiap mil mencapai besaran Rp.1.481.

Menurutnya dengan tarif Rp.400 per mil/per penumpang, akan sangat menekan margin laba yang dapat diraih perusahaan. Besaran tarif itu juga masih jauh dibawah tarif *super value* yang berlaku pada lintasan komersial di beberapa negara Asean, yang besarnya paling rendah berkisar Rp.1.600 per mil/per penumpang.

Untuk membandingkan ketertinggalan kebijakan pentarifan yang berlaku di Indonesia, dapat dilihat pada table :

TARIF/MIL LINTAS KOMERSIAL STRATEGIS DI INDONESIA

NO	LINTASAN	Jarak/ mil	Tarif/ mil/ rupiah	Keterangan
1	Padangbai (Bali)- Lembar (NTB)	38	856,2	Tertinggi
2	Ketapang (Jatim)- Gilimanuk (Bali)	5	800,0	
3	Bajoe (Sulsel)-Kolaka (Sulra)	85	675,2	
4	Merak(Banten)- Bakauheni(Lampung)	15	621.7	
5	Sape-Labuhan Bajo (NTB-NTT)	75	556,0	Terendah

TARIF/MIL LINTAS DI LUAR NEGERI

NO	LINTASAN	JARAK/ m	TARIF/ MIL/ rupiah	Keterangan
1	Don San (Surat Tani)- Pulau Samui	16,5	2.682	Thailand
2	Kamoike-Tarumizu	15	3.344	Jepang
3	Batangas-Kalapani (Pulau Mindoro)	27	1.481	Philipina

NO	LINTASAN	Jarak/ mil	Tarif/mil	Keterangan
1	Don San (Surat Tani) - Pulau Samui	16,5	2.682	Thailand
2	Kamoike-Tarumizu	15	3.344	Jepang
3	Batangas-Kalapani - (Pulau Mindoro)	27	1.481	Philipina

Kendati harus menghadapi kondisi yang masih kurang berpihak kepada usaha angkutan laut penyeberangan, tetapi pada akhir penjelasannya Bambang Harjo menyatakan: "Mengingat bahwa usaha angkutan laut penyeberangan juga mempunyai fungsi social, maka kami akan tetap mendukung terlaksananya ketersambungan Asean di subsektor perhubungan laut yang akan diberlakukan penuh pada tahun 2015 nanti. Meskipun terdapat kendala yang harus dihadapi oleh perusahaan usaha angkutan laut penyeberangan, kami akan membuktikan bahwa kapal-kapal ro-ro Indonesia bukanlah jago kandang!" (Nilam)

Cak Derma Berkata



Di Wilayah PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)

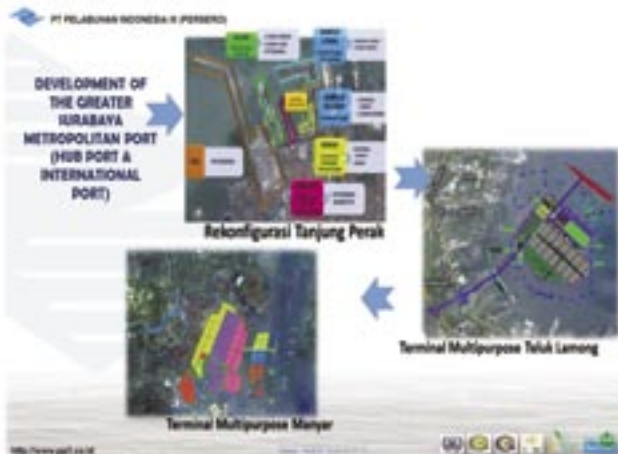
Integrated Planning Pengembangan Greater Surabaya
Metropolitan Ports Danconnecting Port



Sudah sejak lama pelabuhan Tanjung Perak menjadi pintu gerbang menuju Surabaya, kota terbesar kedua di Indonesia, terhubung dengan Indonesia bagian timur, barat, dan negara-negara Asia yang bertetangga. Pengembangan GREATER SURABAYA METROPOLITAN PORTS (GSMP) digagas oleh pemerintah Republik Indonesia bekerjasama dengan pemerintah Jepang melalui Japan International Cooperation Agency (JICA) di tahun 2007 dengan referensi studi-studi pada tahun sebelumnya, GSMP merupakan hasil studi yang merekomendasikan terintegrasinya moda transportasi laut, kereta api dan darat untuk menciptakan biaya distribusi logistic yang efisien



Pada 5 (lima) tahun terakhir capaian *Logistic Performance Index* yang menggambarkan capaian efisiensi distribusi logistik terbaik adalah pada tahun 2007, berdasarkan hal itulah maka PT Pelindo III hingga saat ini secara multi years terus mendukung rekomendasi study GSMP yang terintegrasi sebagai upaya terciptanya connecting port bagi spoke/ feeder pelabuhan Tanjung Perak di Kawasan Timur Indonesia, pendekatan konsep pengembangan tersebut antara lain:



1. Aksesibilitas yang baik dengan pusat cargo/ barang (industry).
2. Memiliki jaringan konektivitas yang bervariasi.
3. Lokasi pelabuhan yang aman dan dekat dengan arus supply chain management.
4. Handling charges dan kepastian waktu yang bersaing.
5. Fasilitas/ peralatan pelabuhan yang lengkap.
6. Kepedulian terhadap persoalan lingkungan nasional.

Di proyeksikan pada tahun 2014, arus barang yang dipicu oleh semakin baiknya perekonomian Indonesia akan melebihi kapasitas terpasang di Tanjung Perak (Terminal Jamrud, Nilam, Mirah, Berlian dan TPS) yang berdampak pada waktu tunggu kapal yang semakin tinggi. Penambahan kapasitas merupakan sesuatu yang sangat mendesak. Peningkatan produktivitas bongkar muat dan pengembangan infrastruktur baru merupakan opsi dalam rangka menambah kapasitas pelabuhan. Diperlukan suatu pengembangan pelabuhan secara terintegrasi untuk mewujudkan pelabuhan menuju *zero waiting time*. Integrated planning merupakan suatu konsep pengembangan pelabuhan oleh PT Pelindo III (Persero) yang mengacu pada hasil review Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Perak (Master Plan) Tahun 2011 Pelabuhan Tanjung Perak, Gresik dan sekitarnya, dimana pengembangan suatu pelabuhan akan mempengaruhi pengembangan pelabuhan lainnya

Dimulai dengan melakukan **rekonfigurasi pelabuhan Tanjung Perak**. Tanjung Perak merupakan *international*

hub port yang mulai mengalami *shortage capacity*, sehingga diperlukan penataan dari *unterminal system* menjadi *terminal system*. Konsep penataan dan pengembangan terminal dengan melakukan segmentasi terminal dan cargo merupakan tujuan dari rekonfigurasi pelabuhan Tanjung Perak dan tuntutan dari *stakeholder* untuk mewujudkan Pelindo III sebagai terminal operator. Sesuai review Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Perak Tahun 2011, rekonfigurasi dilakukan secara bertahap yang sudah dimulai pada tahun 2012. Pengembangan yang akan dilakukan adalah 1) Penataan terminal-terminal di Pelabuhan Tanjung Perak menjadi *cargo segmentation*; 2) Melengkapi terminal dengan jaminan produktivitas melalui penyediaan dan penambahan alat-alat B/M; 3) Membangun system operasional setiap terminal berdasarkan jenis cargo (IT Based System) dan menjamin kepastian sandar dan B/M; 4) Menerapkan Green Port, SMK3L, dan ISPS code untuk internasional; 5) Mewujudkan sasaran strategis berupa penurunan waiting time dan peningkatan produktivitas terminal; 6) Menciptakan keteraturan, ketertiban dan kelancaran operasional. Cargo segmentation yang dilakukan yaitu, penataan Terminal Nilam, dari eksisting general cargo dan curah cair menjadi curah kering, curah cair dan petikemas; Terminal Jamrud dermaga utara dari general cargo dan penumpang menjadi general cargo, curah kering dan penumpang, dermaga selatan dari general cargo menjadi general cargo dan curah kering; Terminal Mirah dari eksisting petikemas domestik dan general cargo menjadi general cargo dan RORO; Terminal Berlian dari Petikemas Domestik dan General Cargo menjadi petikemas domestik; dan Terminal Petikemas Surabaya peruntukannya tetap untuk petikemas internasional dan domestik. Cargo segmentation akan menegaskan peran Pelindo III sebagai terminal operator.

TERMINAL	EKSISTING	SETELAH REKONFIGURASI
NILAM	General Cargo, Curah Cair	Curah Kering, Curah Cair, Petikemas
JAMRUD		
- Utara	General Cargo, Penumpang	General Cargo, Curah Kering, Penumpang
- Selatan	General Cargo	General Cargo, Curah Kering
MIRAH	Petikemas Domestik, General Cargo	General Cargo, RORO
BERLIAN	Petikemas Domestik, General Cargo	Petikemas Domestik
TPS	Petikemas domestik & internasional	Petikemas domestik & internasional

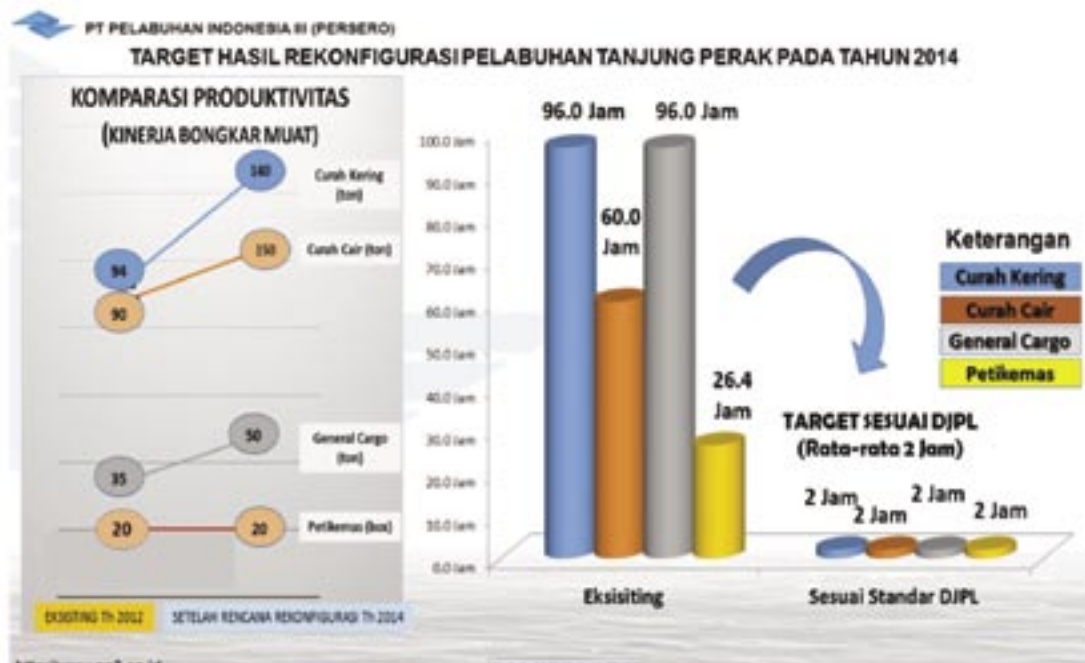
Jika rekonfigurasi tidak dilakukan, waiting time kapal yang ditargetkan sesuai standar DJPL tidak dapat dicapai. Pengadaan alat bongkar muat baru yaitu 7 Harbour Mobile Crane (HMC) di Terminal Jamrud yang dilakukan secara bertahap dan 1 unit Container Crane di terminal Nilam ditargetkan akan meningkatkan produktivitas B/M curah kering dari 94 menjadi 140 T/G/H, curah cair dari 90 menjadi 150 T/G/H, general cargo dari 35 menjadi 50 T/G/H, dan petikemas 20 B/C/H. Hasil rekonfigurasi ditargetkan akan optimal pada tahun 2014, dengan peningkatan produktivitas bongkar muat barang dan turn round time kapal semakin rendah yang akan berujung pada penurunan waiting time kapal sesuai standar DJPL yaitu menjadi 2 jam.

Pelaksanaan rekonfigurasi sejalan dengan **Pengembangan Terminal Teluk Lamong** yang dikembangkan dengan konsep *full handling terminal system* yang menegaskan Pelindo III sebagai terminal operator. Setelah rekonfigurasi pelabuhan Tanjung Perak pada tahun 2014, masih terdapat over cargo untuk petikemas dan curah kering. Untuk menampung limpahan cargo tersebut dibangun Terminal Teluk Lamong. Tahap I pembangunannya akan selesai pada pertengahan tahun 2014. Pengembangan Terminal Teluk Lamong bertujuan sebagai salah satu solusi dalam rangka mengatasi tingkat kepadatan arus distribusi barang dan over kapasitas yang telah terjadi di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, mengingat Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya memegang peran penting tidak hanya sebagai pintu gerbang perekonomian untuk Jawa Timur, tetapi juga gerbang perekonomian bagi Kawasan Timur Indonesia. Selain itu proyek Teluk Lamong merupakan proyek nasional

yang menjadi bagian dari program percepatan infrastruktur MP3EI (Master Plan Percepatan Dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia), guna mendukung pertumbuhan ekonomi khususnya Jawa timur dan koridor nasional (Jawa, Kalimantan, Bali, Dan Nusa Tenggara), yang juga merupakan salah satu implementasi Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS) yang terintegrasi dengan Sistem Logistik Nasional (SISLOGNAS) dan program MP3EI.

Terminal Teluk Lamong tahap I akan beroperasi pada pertengahan tahun 2014. Dalam pengembangannya akan terintegrasi secara langsung dengan pelabuhan Tanjung Perak melalui *Trucking System* dari *Dry Port* ke Terminal PP, menggunakan *monorail* yang pengembangannya akan dilakukan melalui sinergi BUMN. Konektivitas jalan darat dari/ke Tanjung Perak, Terminal Teluk Lamong, Pelabuhan Gresik dan Manyar akan diwujudkan melalui pelebaran jalan Kalianak-Tambak Osowilangun dan juga *connecting* arteri dengan tol yang dihubungkan ke jalan tol Surabaya-Gresik melalui jalan Margomulyo.

Sama halnya dengan penataan atau rekonfigurasi di Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Gresik juga akan di rekonfigurasi menjadi *segmented terminal* dan cargo (satu jenis cargo satu terminal), hal ini selain ditunjukkan untuk mendukung optimalnya fungsi Terminal Operator Pelindo III, manfaat lain seperti peningkatan produktivitas B/M terminal dan solusi dari kekumuhan pelabuhan juga menjadi prioritas dalam melayani konsumen, pada tahun 2014 proyeksi limpahan cargo curah kering batu bara, curah kering non food grain dan kayu log akan dilayani di Pelabuhan Gresik.



Java Integrated Industrial and Port Estate menjadi rangkaian pengembangan konsep The Greater Surabaya Metropolitan Port. Selain untuk menampung arus general cargo setelah hasil rekonfigurasi Tanjung Perak, pelabuhan Manyar ditargetkan dapat menciptakan pasar baru, karena mengintegrasikan wilayah industri dengan area pelabuhan. Ekspektasi stakeholder akan pengembangan pelabuhan untuk memenuhi kebutuhan industri yang terintegrasi dengan aktivitas kepelabuhanan menjadi dasar pengembangan pelabuhan Manyar. Pengembangannya akan dilakukan di daerah Manyar yang berlokasi di sebelah utara pelabuhan Gresik, yang akan menampung limpahan arus barang dari Tanjung Perak dan Terminal Teluk Lamong pada tahun 2015. Dengan konsep integrated industrial dan port estate, di dalamnya akan terdapat diantaranya lokasi industri, *port and logistic services*, kawasan berikat, perumahan dan apartemen, perkantoran, dll. Konsep Java Integrated Industrial and Port Estate di pelabuhan Manyar akan mengakomodasi kegiatan kepelabuhanan dengan kebutuhan industri, komersial dan perumahan yang saling terintegrasi. Hinterland industri dan semua moda saling terintegrasi, dimana lokasi industri berada di dalam area pelabuhan. Barang yang masuk ke pelabuhan akan diteruskan ke industri yang lokasinya berada di dalam pelabuhan, komoditi yang ada akan diolah di industri tersebut dan akan dikirim keluar melalui pelabuhan yang sama, sehingga diharapkan meminimalisir truk yang keluar dari area industrial.

Rekonfigurasi Pelabuhan Tanjung Perak, Pengembangan Terminal Teluk Lamong, Rekonfigurasi Pelabuhan Gresik dan Pengembangan Java Integrated Industrial and Port Estate di Pelabuhan Manyar tidak akan berjalan optimal apabila pengembangan **Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS)** tidak selesai sesuai jadwal. Hasil dari studi *Development of Greater Surabaya Metropolitan Ports* menyebutkan bahwa APBS memiliki banyak keluhan dari para pengguna pelabuhan (perusahaan pelayaran dan ekspedisi) terkait kedalaman, luas, jasa pandu dan keamanan kapal. Studi memperhitungkan bahwa alur yang ada memiliki kapasitas sebesar 27,000 move/ year dan yang luar biasa, lalu lintas alur (41,000 kapal pada 2012 move/ year) telah melebihi kapasitas, rekomendasinya adalah melebarkan alur menjadi 200 m dan kedalaman -14 m LWS. Rencana perbaikan ini memerlukan pengerukan awal sebesar ± 6.9 juta m³ dan pengerukan pemeliharaan tahunan sebesar ± 2.4 juta m³ untuk mencapai kondisi yang stabil. Selain itu, untuk kepentingan keselamatan navigasi diusulkan pula pembersihan endapan lumpur yang terletak di depan Pelabuhan Gresik. Pengerukan awal direncanakan akan dilaksanakan pada tahun 2011, dengan biaya sebesar 73 Jt US \$ / Rp 800 Milyar. Rencana tersebut juga sudah termasuk instalasi *Vessel Traffic System* untuk mengontrol pergerakan kapal dua arah. Mengapa proyek revitalisasi APBS ini sangat penting dan harus selesai pada tahun 2014, karena



keseluruhan pengembangan yang telah disebutkan diatas tidak akan optimal jika APBS tidak mendukung (design *depth* Terminal Teluk Lamong -14 MLWS), selain itu juga penting sebagai pengembalian kinerja ekonomi bagi masyarakat daerah, mengingat kerugian dari tidak optimalnya APBS memicu biaya tinggi bagi pelaku usaha dan distribusi logistik (potensi yang hilang dari proses pelayaran dan B/M barang mencapai ± 175 Jt US \$/ Rp 1,7 T setiap bulannya), kerugian lainnya adalah ancaman bagi keselamatan kegiatan pelayaran dikarenakan instalasi jalur pipa yang tidak teratur dan buruknya pengoperasian dan pemeliharaan APBS. Maka Surabaya The Greater Metropolitan Port merupakan suatu pengembangan yang harus saling terintegrasi, mengingat keterkaitan pengembangan masing-masing pelabuhan.

Hasil dari Surabaya The Greater Metropolitan Port (SGMP) akan menjadi kunci dari pengembangan pelabuhan di Kawasan Timur Indonesia. Pengembangan yang dilakukan ditargetkan akan menurunkan Turn Round Voyage (TRV) kapal, arus perputaran barang yang keluar masuk dari pelabuhan di kawasan SGMP ke pelabuhan di Kawasan Timur Indonesia akan semakin cepat, akan memberikan multiplier effect terutama pada pelabuhan di KTI. Pelabuhan yang terintegrasi dalam SGMP akan menjadi *international hub port* yang akan didukung oleh pengembangan *main port* diantaranya Pelabuhan Banjarmasin, Terminal Petikemas Semarang, Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dan pelabuhan Tanjung Intan yang mempunyai pasar dari daerah hinterlandnya yang akan terkoneksi dengan Kawasan Timur Indonesia. Pasar tersebut akan menciptakan komoditi yang akan dikirim ke Kawasan Timur Indonesia (KTI), yang akan menciptakan pasar baru bagi pelabuhan-pelabuhan *feeder* di Kawasan Timur Indonesia. Dengan terciptanya pasar pada hinterland masing-masing pelabuhan, akan mendorong keseimbangan jumlah komoditi yang dibongkar dan dimuat oleh kapal dalam sekali sandar, sehingga akan menuju pada efisiensi biaya logistik.



Pelindo III Cabang Banjarmasin

Besamaan, Kami Kawa Keberhasilan Cabang Banjarmasin juga disebabkan oleh langkah solid dari “Magnificent Seven”



PELABUHAN Banjarmasin di tepi Sungai Barito telah dikenal sejak abad ke-14 Masehi, tumbuh dan berkembang dari kebudayaan sungai yang hidup turun temurun di Kalimantan Selatan. Awalnya pelabuhan ini dikenal dengan sebutan Marapian. Lokasi pelabuhan sempat dipindahkan ke Marabahan, tetapi kembali pindah ke tepi Sungai Martapura yang lokasinya masih berada di dalam kota Banjarmasin, hingga dikenal dengan nama Pelabuhan Martapura.

Untuk menilai pentingnya Pelabuhan Martapura di masa lalu, dapat dilihat dari kenyataan bahwa tahun 1895 pemerintah kolonial telah membuka jalur angkutan laut untuk penumpang dan barang yang diselenggarakan *Koninkelijke Paketvaart Matschappij* (KPM), dengan rute tetap Surabaya-Banjarmasin dan Singapura.

Pelabuhan Martapura terkenal sebagai pemasok rempah-rempah dan hasil hutan lainnya. Tahun 1915, untuk pertama kali ekspor kayu hutan dan rotan dilakukan dari pelabuhan ini, dan tahun 1916 sudah mulai diekspor batubara yang sangat dibutuhkan sebagai sumber energi bagi industri berat di Eropa. Keberadaan Pelabuhan Martapura kala itu, sudah jadi pusat perdagangan seluruh Kalimantan, dan hingga saat ini masih berfungsi sebagai gerbang perdagangan Provinsi Kalimantan Selatan dan sebagian Kalimantan Tengah.

Kendala Alur

Tahun 1919 pemerintah Hindia Timur meningkatkan status Banjarmasin menjadi Kota Praja yang berhak mengatur rumah tangganya sendiri. Dalam rangka memberi payung hukum dan peningkatan serta pengukuhan pengelolaan pelabuhan, tahun 1925 dikeluarkan *besluit* Gubernur Jenderal Hindia Belanda No.19 tertanggal 25 November 1925 tentang status Pelabuhan Banjarmasin. SK ini diperbaharui dengan *besluit* No.14 tanggal 17 Oktober 1938 dan *Staatblad* No.616/1938.

Dengan selesainya perang kemerdekaan, pertumbuhan Pelabuhan Banjarmasin kian signifikan, karena selain merupakan gerbang laut Kalsel, juga menjadi gerbang masuk barang dan penumpang bagi Kalteng. Namun dengan kian meningkatnya arus kapal dan barang lewat pelabuhan ini, juga muncul kendala yang disebabkan perilaku Sungai Barito sebagai pemasok material polutan yang berakibat pendangkalan alur dan ambang pelayaran menuju pelabuhan.

Untuk waktu cukup lama, Pelabuhan Banjarmasin mengalami ketergantungan terhadap fenomena pasang surut alur/ambang Barito, yang dalam sehari hanya 6 jam dapat dilayari kapal-kapal yang menuju/meninggalkan Pelabuhan Banjarmasin.

Kendala ini baru dapat diatasi setelah terjalin sinergi antara Pemprov Kalsel dan Pelindo III, dengan mendirikan *PT Ambang Barito Nusapersada* (Ambapers) sebagai badan usaha yang ditugasi membangun dan mengoperasikan sistem *channel fee* bagi kapal-kapal yang melayari alur baru yang terbuka untuk dua arah bagi 24 jam sehari. Kondisi ini sangat mendukung pengembangan Pelabuhan Banjarmasin yang dilengkapi dengan Terminal Peti Kemas Banjarmasin (TPKB).

Perubahan Paradigma

Pada saat ini Pelindo III Cabang Banjarmasin, banyak mendapat acungan jempol berkat langkah *out of the box* yang dilakukan di bawah komando General Manager Toto Heli Yanto. Mantan Kepala Biro Hukum yang pernah menjabat Kahumas Pelindo III ini, dikenal sebagai pria periang, tetapi bila sedang dalam kondisi serius bisa seperti sedang "sakit gigi".

Namun kepada Reporter Dermaga, Toto menunjukkan kegembiraan yang polos ketika menjelaskan peningkatan usaha yang dicapai tahun 2012 lalu.

"Berkat kerja *"tujuh pendekar"* yang didukung seluruh staf dan pegawai cabang, pendapatan usaha tahun lalu meningkat cukup signifikan bila dibanding dengan tahun sebelumnya. Operasional yang didukung Divisi Keuangan, SDM & Umum, Sistem Manajemen & Informasi, Teknik & Pengadaan Barang/Jasa pada segmen pendapatan usaha tercapai lebih dari Rp350 miliar dengan laba usaha lebih dari Rp145 miliar. Pendapatan dan laba usaha ini dicapai berkat kontribusi Terminal Petikemas (62,0%), Komersial (20,3%), Terminal Multipurpose (17,5%) dan Pelabuhan Kawasan Pulang Pisau (0,2%). Maka keberhasilan itulah

yang kami formulasikan dengan bahasa Banjar "*besamaan kami kawa*" yang bisa diartikan "karena bersama maka kami ada" ungkap figur yang tak marah bila namanya diakronimkan menjadi "TO-2" atau "Double TO" ini.

Dalam menterjemahkan paradigma baru sebagai operator terminal. Manajemen Pelindo III Banjarmasin tahun 2013 bermaksud memantapkan rencana pengembangan yang meliputi:

- **TERMINAL PETIKEMAS** *meningkatkan throughput melalui penambahan peralatan, fasilitas dan kesisteman berupa:*
 - 2 Unit Container Crane
 - 6 Unit RTG dan 10 Unit Head Truck
 - Pengoperasian dermaga 265 meter dan 2,4 Container Yard
 - Pemberlakuan tarif paket baru, dan
 - Penambahan kontrak kapal berdasar Windows Sistem dengan tujuan terjadi peningkatan throughput petikemas.
- **TERMINAL MULTIPURPOSE** *memantapkan peran sebagai market leader bongkar muat di Pelabuhan Trisakti yang eksisting masih berada pada posisi 58% dengan cara:*
 - Membangun dedicated area di Dermaga Trisakti kade 500;
 - Mengembangkan Car Terminal;
 - Menyesuaikan tarif alat bongkar muat;
 - Kerjasama bongkar muat pupuk bersubsidi dengan PT Pupuk Indonesia;
 - Pengembangan Pelabuhan Basirih untuk melayani kapal-kapal pelra;
 - Kerjasama bongkar muat dengan PTPN XII dan PT MAKIN;
- **KOMERSIAL** *dengan tekad melakukan improvisasi dalam keterbatasan, di tahun 2012 lalu divisi ini mampu meraih pendapatan 107% dibanding dengan target yang ditetapkan dalam RKA. Rencananya, pada tahun 2013 ini akan melaksanakan rencana meliputi:*
 - Perluasan area wajib pandu;
 - Penataan PPSA;
 - Menyesuaikan tarif tunda di dermaga umum;
 - Kerjasama pengembangan CDC dengan PT Basirih;
 - Penyesuaian tarif listrik
 - Pengembangan Martapura Lama, dan
 - Pemberlakuan tarif paket kapal pelra.
- **PULANG PISAU** *kawasan yang dimaa lalu pernah berjaya menjadi gerbang angkutan kayu olahan dari Kalteng ini, pada tahun 2012 sama sekali tidak ditarget pendapatan. Namun dalam realisasinya mampu membukukan hasil usaha sampai sekitar ¾ miliar rupiah. Kedepan, dalam rangka reitalisasi fasilitas dan optimalisasi pemanfaatan lahan, akan dilakukan:*
 - Pengoperasian terminal curah cair PT Graha Inti Jaya;
 - Penambahan dermaga dan perbaikan gudang;

- Melaksanakan perjanjian kerjasama handling barang milik kontraktor PLTU Pulang Pisau;
 - Kerjasama pelayanan air bersih untuk kapal dengan PDAM, dan
 - Operasional bongkar muat di dermaga beton dengan PBM Pelindo III.
 - **TEKNIK & PENGADAAN BARANG/ JASA** dalam rangka modernisasi fasilitas pelabuhan dan sistem lelang berbasis e-procurement, akan dilakukan:
 - Penambahan peralatan berupa 2 unit CC baru dengan biaya Rp.180 miliar;
 - Pengadaan 6 unit RTG senilai Rp.108 miliar;
 - Penambahan dermaga TPKB sepanjang 96 meter;
 - Pembelian genset berkekuatan 2.000 KVA;
 - Pembangunan kompleks rumah dinas dan
 - Menerapkan sistem lelang berbasis elektronik.
 - **SDM & UMUM** pemantapan citra perusahaan dan Sumber Daya Manusia:
 - Peningkatan disiplin pegawai;
 - Diklat pengembangan SDM;
 - Menyelenggarakan event penunjang pencitraan, dan
 - Redesain struktur organisasi.
 - **SISTEM MANAJEMEN & INFORMASI**
 - Membangun sistem manajemen lingkungan mengacu ISO 14001 : 2004;
 - Pelayanan pengguna jasa online: Informasi, transaksi dan layanan
 - Efisiensi layanan dan sumber daya
 - Monitoring layanan kapal dan barang.
 - **KEUANGAN** melaksanakan kemudahan pelayanan melalui Bizcard dan kepedulian lingkungan, dengan cara:
 - Penagihan piutang STS PT Adaro melalui 3 somasi dan gugatan
 - Penagihan piutang sewa tanah Pertamina melalui mediasi JPN
 - Implementasi Bizcard dengan CIMB Niaga
 - Program bedah masjid melalui PKBL.
- Kerja keras yang dilakukan berkat kebersamaan seluruh pimpinan dan



pegawai Pelindo III Cabang Banjarmasin, ternyata mampu menumbuhkan apresiasi dari pihak luar mulai dari mitra kerja, pengguna jasa hingga institusi pemerintahan di tingkat daerah maupun pusat. Di antara prestasi dan penghargaan yang diterima Pelindo III Banjarmasin, adalah:

- Juara Umum Bapor Gathering Pelindo III tahun 2012;
- Piagam penghargaan Kemanusiaan Palang Merah Indonesia;
- Penghargaan Pelayanan Prima Pratama tahun 2010 dari Kemenhub;
- Piala Citra Pelayanan Prima dari Kemenpan tahun 2010;
- Penghargaan Prima Utama untuk Terminal Penumpang Bandarmasih dari Kemenhub tahun 2012;
- Piagam dan penghargaan sebagai Best Marketeers 2013 oleh MarkPlus.

Pertumbuhan Tinggi

Sebagai pulau yang memiliki *natural sources* sangat beragam, pada akhirnya pertumbuhan tinggi industri perkebunan dan pertambangan di Provinsi Kalimantan Selatan, berakibat kian sempitnya fasilitas yang terdapat di Pelabuhan Banjarmasin. Untuk mengatasi kendala tersebut Pelindo III telah membangun sinergi dengan Pemerintah Daerah di Kalsel, utamanya dengan Pemerintah Kota Banjarmasin dalam mengembangkan pelabuhan yang ada di wilayah tersebut. Seperti diketahui pada awalnya kegiatan bongkar muat barang di Banjarmasin berlangsung di Pelabuhan Martapura Lama. Namun akibat pertumbuhan kota dan adanya pembangunan jembatan, kini terminal tersebut hanya dapat melayani kapal-kapal pelayaran rakyat.

“Dengan lumpuhnya kegiatan di Terminal Martapura Lama, kini kegiatan bongkar muat petikemas, general cargo dan penumpang berpusat di Pelabuhan Trisakti. Namun fasilitas yang ada saat ini sudah kian terasa sempit. Karenanya dalam rangka memenuhi kebutuhan perdagangan untuk masa depan, kami bersama Pemkot Banjarmasin akan segera membangun fasilitas baru seluas 497 hektar di lokasi Gunung Meranti, yang nantinya akan terintegrasi dengan kawasan industri sebagai back up area pelabuhan,” tutur GM Pelindo III Cabang Banjarmasin Toto Heli Yanto.

GM Pelabuhan Banjarmasin lebih jauh menjelaskan bahwa dalam rangka sinergi dengan Pemkot Banjarmasin, juga akan dilakukan revitalisasi terhadap Terminal Martapura Lama (Marla) yang nantinya akan dijadikan kawasan bisnis.

Diakui dalam rangka mendayagunaan kawasan Marla, saat ini masih terdapat beberapa kendala, antara lain disebabkan sempitnya lahan akibat adanya pergudangan lama yang masih dikuasai pihak lain. Namun “Double TO” yakin gagasan revitalisasi Terminal Martapura Lama ini akan segera dapat dilaksanakan.

“Indikator akan berhasilnya proyek tersebut, selain telah adanya MoU dengan Pemkot Banjarmasin, pengurus Kamar Dagang & Industri (KADIN) Banjarmasin yang baru-baru ini melakukan kunjungan ke Pelabuhan Banjarmasin menyatakan dukungan serta menyatakan kesanggupan mereka untuk berpartisipasi dalam revitalisasi Marla,” ujar Toto Heli Yanto mengakhiri penjelasannya. (Nilam)

GM Pelindo III Banjarmasin: Kami **Belajar** Dari **Keterbatasan**

GENERAL Manager Pelindo III Cabang Banjarmasin Kalimantan Selatan, Toto Heli Yanto merupakan figur yang mudah diajak berdialog. Mungkin karena ia pernah menjabat sebagai Kepala Hubungan Masyarakat (Kahumas) Pelindo III, yang harus banyak berkomunikasi dengan jurnalis pelabuhan. Padahal, bila dilihat dari disiplin ilmu yang ditempuh hingga Strata-2, ia merupakan “orang hukum”, bahkan pernah menjabat sebagai Kepala Biro Hukum Pelindo III. Namun dalam perjalanan karier pria bertubuh subur ini, dapat disebut telah mengalami lintas disiplin ilmu. Menjadi Asman Hukum, Humas dan Umum, Kahumas, Manager Property dan Aneka Usaha di Pelabuhan Cabang Tanjung Perak untuk kemudian balik ke Kantor Pusat menjadi Kepala Biro Hukum, untuk kemudian dipercaya menjabat sebagai orang nomor satu di Pelindo III Cabang Banjarmasin.

Banyak yang menilai bahwa TO2 yang kelahiran Malang Jawa timur ini, adalah orang dengan muti-talenta. Menanggapi itu, ia berucap “*Nggak juga lah*. Resep yang saya gunakan sederhana saja, mengalir bagai air, belajar menyesuaikan dengan tuntutan tugas, dan bekerja sesuai dengan aturan, tetapi bila perlu harus berani berfikir dan bertindak *out of the box*, sepanjang hal itu tidak keluar dari ketentuan.”

Berikut wawancara Dermaga dengan GM Pelindo III Banjarmasin:

Dermaga: *Anda mempunyai latar belakang ilmu hukum. Apakah ketika kemudian masuk ke bidang operasional, tak terdapat kendala yang mendasar ?*

Toto: Kendala tentunya ada, yaitu pemahaman mengenai operasional mengingat saya banyak sebelumnya berlatar belakang di bidang hukum, namun saya pernah belajar operasional tapi ya hanya sekedar properti waktu saya menjabat sebagai Manajer Properti di Cabang Tanjung Perak. Namun ketika diberi amanat Manajemen Pelindo III menjabat General Manager, saya dituntut memahami berbagai aspek operasional maupun non operasional. Untuk itu saya tak sungkan-sungkan belajar kepada rekan lain, mulai dari manager atau yang bertugas operasional di terminal petikemas, pelayanan kapal atau terminal multipurpose. Kurang lebih satu bulan melakukan konsolidasi dan mempelajari secara langsung segala aspek operasional yang ada. Selain dari itu saya juga belajar dari paper rekan-rekan PLS (Pelamar Lulus Seleksi) yang saat itu ditempatkan di Banjarmasin dengan jumlah kurang lebih 31 modul, yang kebetulan saya selaku tim penguji. Dari

situ saya mempelajari seluruh aspek yang ada di pelabuhan cabang khususnya Cabang Banjarmasin.

Dermaga: *Banjarmasin banyak dinilai sebagai cabang yang berat karena banyak masalah yang harus ditangani, tetapi tampaknya Anda mengelola dengan santai, bahkan mampu membangun sinergi dengan Pemkot, dll. Apa kiat yang digunakan ?*

Toto: Terkait pertanyaan itu, memang diakui pelabuhan Banjarmasin tumbuh dan berkembang sangat pesat dalam hal arus bongkar muatnya. Hal itu tidak terlepas karena sinergi yang ada disini. Dengan Pemerintah Kota, Instansi dan *stakeholder* dan asosiasi yang ada meliputi INSA, APBMI, GAFEKSI, ORGANDA dan instansi lain saya selalu menjalin hubungan baik. Awal mula saya datang *yaa* kurang lebih 1 minggu setelah dilantik saya melakukan pendekatan kepada pengguna jasa dan kunjungan ke kantor instansi terkait dalam rangka menjangkau keluhan apa sih kekurangan Pelindo III. Jadi *mindset* kami balik, dari semula penguasa sekarang pengusaha, jadi harus pintar pintar menjalin relasi. Yang kedua saya mengadakan pertemuan rutin baik diluar maupun di lingkungan kantor dalam rangka mensinergikan kepada pengguna jasa dan asosiasi, serta pemerintah tentang apa saja yang dilakukan Pelindo. Pemerintah kota merupakan pihak penting dalam sinergi ini, karena kedudukan PT Pelindo berada di Banjarmasin sehingga mau tidak mau harus bersinergi dengan Pemkot. Hasilnya, kini telah terbangun 3 MoU kerjasama untuk pengembangan pelabuhan. Pertama: MoU Pengembangan Marla, MoU Pengembangan Trisakti dan MoU pengembangan pelabuhan baru di Mantuil. Selain itu juga tercipta sinergi lain, seperti penyaluran CSR, bantuan kemitraan serta lainnya. Berkat sinergi tersebut kami juga merasakan hasil positif seperti kerjasama dengan PDAM Bandarmasih, dengan hasil kami sudah bisa menjual air kapal. Selain itu berkat MoU tersebut diatas, kami bisa memfungsikan pelabuhan Basirih. Perlu diketahui bahwa pelabuhan tersebut sudah *idle* selama kurang lebih 15 tahun. Dengan sinergi bersama Pemkot lewat cara Pelindo membenahi pelabuhan serta Pemkot membenahi infrastruktur jalan masuk, maka nantinya diharapkan menciptakan PAD bagi pemerintah kota melalui *sharing* pendapatan pelabuhan yang kini sudah mulai terlaksana secara sedikit demi sedikit. Jalan akses dan jembatan sudah dibangun oleh Pemkot dan kini tengah proses pembebasan lahan untuk pelebaran jalan tersebut. Jika itu terlaksana dengan baik tentunya akan mendatangkan manfaat yang baik bagi kedua belah pihak.

Dermaga: Sejak beberapa waktu lalu, terjadi sinergi antara Pelindo III Cabang Banjarmasin dengan Pemkot dan Kadin untuk mengembangkan Terminal Martapura Lama yang selama ini mati suri. Sejauh mana langkah yang sudah ditempuh?

Toto: Pengembangan Martapura Lama awalnya menghadapi kendala. Pertama adalah masih adanya aset 2 gudang milik BUMN PN Garam dan PT PPI yang berada di lahan Pelindo, serta masalah TK dan SD yang masih terkendala untuk direlokasi, karena terkait persoalan hukum yang belum dapat diatasi. Ditambah adanya pedagang kaki lima yang menduduki pelabuhan tersebut dan membuat pelabuhan semakin kumuh. Saya beserta tim

Manajemen Cabang Banjarmasin menyelesaikan secara bertahap. Yang pertama diselesaikan adalah persoalan hukum, dan kini sudah membuahkan hasil. Gudang PN Garam yang sudah diselesaikan dan dibongkar serta gudang PT PPI sudah kami ganti rugi dengan dana sekitar Rp.2.8 milyar, dan saat ini tengah dalam proses pembongkaran. Selanjutnya dalam mengatasi persoalan TK SD Barunawati, kami bekerjasama dengan Pemerintah Kota. Selanjutnya TK/SD direlokasi ke Jalan Dahlia yang dipersiapkan Pemkot. Pihak Pemkot membangun gedung SD dan Pelindo membangun 3 ruang kelas TK menggunakan bantuan dana CSR. Dan gedung tersebut alhamdulillah telah diresmikan 2 Mei 2013. Terkait bangunan TK dan SD yang lama saat ini tengah diusulkan ke kantor pusat untuk penghapusan aset dan diteruskan ke Dewan Komisaris dan Kementerian BUMN. Selama proses itu kami telah melakukan pemagaran agar rapi, selanjutnya ditawarkan ke calon investor diantaranya Sahid grup, Transcorp, Natour dan grup Ciputra. Sebagian investor sudah ada yang mengajukan proposal pembangunan pusat bisnis dan pariwisata dan tidak menutup kemungkinan bisa juga

dikembangkan apartemen, mall, pusat pertokoan dan juga mungkin bisa juga ke pembangunan rumah sakit. Dengan lokasi Marla yang strategis, lahan seluas 4 ha itu memiliki potensi untuk dibangun menjadi mall terbesar di Kalimantan Selatan.

Dermaga: Dalam RJPP disebutkan bahwa Terminal Trisakti akan difokuskan untuk pelayanan petikemas, general cargo dan penumpang, sedang untuk pelayanan bongkar muat curah kering khususnya batubara, akan dipindahkan ke tempat lain. Bagaimana perkembangan rencana tersebut? Bagaimana pula dengan pemberdayaan terhadap Terminal Basirih?

Toto: Kalau menurut RJPP, memang kedepan seluruh area Trisakti di fokuskan untuk petikemas dan hal tersebut pun juga telah termasuk dalam RIP (Rencana Induk Pelabuhan). Kedepan aktifitas pelayanan penumpang, bongkar muat curah cair/kering, ro-ro dan lain-lain akan direlokasi ke pelabuhan baru yang direncanakan dibangun di daerah Mantuil. Konsep itu pun sudah ada yang nantinya pelabuhan baru itu dikenal dengan nama *Greatest Modern Banjarmasin Port*. Saat ini Pemkot masih dalam proses pembebasan lahan. Jika berjalan lancar, kemungkinan 2 tahun nanti dapat terealisasi. Luas lahan yang direncanakan 500 Ha, dibagi ke dalam 2 bagian. Yang 400 Ha untuk industri dan sisanya 100 Ha untuk pelabuhan yang akan menangani aktifitas non petikemas mulai dari terminal penumpang, curah cair, curah kering general Cargo, terminal Roro, hingga *docking facility*, dilengkapi dengan *powerplant* 65 x 2 MW.

Seiring dengan selesainya pembangunan jalan akses dan infrastruktur oleh Pemkot, tahun ini Terminal Basirih akan dioperasikan dengan menggandeng dua investor yaitu PT Makira Palma dan PTPN XIII yang mengajukan kerjasama bongkar muat curah cair (CPO). Rencana tersebut sudah diproses oleh kantor pusat untuk diteruskan ke komisaris dan pemegang saham.

Direncanakan kerjasama tersebut akan dimulai tahun 2013 dan beroperasi pada tahun 2014. Selain itu Pelabuhan Basirih juga digunakan untuk pelayanan kapal pelra sebagai lokasi alternatif pemindahan dari Martapura Maru yang sudah makin padat.

Dermaga: *Terkait Perda yang melarang angkutan batubara dan hasil hutan lewat jalan nasional/provinsi, apakah hal tersebut mempunyai imbas terhadap kinerja Pelabuhan Banjarmasin ? Apakah Anda sudah melakukan pendekatan dengan Pemprov untuk mencari solusi masalah ini ? Bagaimana dengan nasib peralatan bongkar muat batubara yang ada di Pelabuhan Trisakti yang selama ini terkesan idle ?*

Toto: Kalau imbas dari batubara tidak ada, soalnya sejak tahun 2009 Pelindo sudah tidak menangani batubara, dan kini malahan kinerja semakin meningkat, karena semakin penuh untuk trafik petikemas dan general cargo.

Dermaga: *Pertumbuhan layanan bongkar muat petikemas di Banjarmasin tampak meningkat dengan signifikan. Tetapi sampai saat ini arus petikemas dari dan ke Banjarmasin lebih didominasi oleh petikemas domestik. Apakah Anda telah melakukan upaya untuk mendorong Terminal Peti Kemas Banjarmasin menjadi gerbang ekspor petikemas internasional dengan pengiriman tanpa transshipment di Tanjung Perak ?*

Toto: Pertumbuhan Pelabuhan Banjarmasin memang cukup signifikan. Kendati hanya melayani arus petikemas domestik alur Jakarta-Banjarmasin, Semarang-Banjarmasin, Surabaya-Banjarmasin dan Makassar-Banjarmasin, sudah

berhasil menembus mencapai 32.000-36.000 box/bulan. Terkait pintu gerbang ekspor/impor petikemas, hal ini secara garis besar bisa terlaksana kalau Pelabuhan Trisakti sudah secara total fokus ke pelayanan petikemas, sedang general cargo dipindahkan pelabuhan baru. Tapi hal tersebut lebih baik bertahap setelah usaha non petikemas dipindahkan ke Mantuil. Jika hal itu sudah terlaksana tak menutup kemungkinan kedepan tak perlu dilakukan transshipment di Pelabuhan Tanjung Perak.

Dermaga: *Pelindo III Banjarmasin juga mengelola Pelabuhan Kawasan Pulang Pisau. Improvement apa yang direncanakan atau yang sudah berjalan, agar kinerja Pelabuhan Kawasan tersebut meningkat ?*

Toto: Kalau kita lihat sejarahnya dulu Kawasan Pulang Pisau memang merugi terus. Namun dengan

penanganan yang intensif Pelabuhan Pulang Pisau kini bisa produktif, bisa memiliki pendapatan rata rata mencapai Rp200 juta per bulan, dari semula yang hanya Rp40 juta per bulan pada tahun 2012. Dengan kinerja demikian Kami pun optimis target 2013 sebesar Rp1,8 Milyar bisa dilampaui menjadi Rp2 milyar. Belum lagi dengan beroperasinya pelayanan bongkar muat CPO

yang bekerjasama dengan PT Graha Inti Jaya tentunya akan meningkatkan pendapatan tersebut. Selain itu berkat pemasaran yang bagus kini telah ada investor yang berminat untuk menyewakan lahan seluas 4 ha untuk digunakan sebagai tempat



menimbun turunan hasil produk sawit, entah itu kernel atau lainnya. Jika pertambahan dapat terus ditingkatkan kami pun berharap 2 – 3 tahun kedepan kawasan Pulang Pisau bisa kembali menjadi cabang lagi.

Belum lagi dari manajemen Banjarmasin juga telah mengusulkan untuk penambahan fasilitas meliputi perpanjangan dermaga beton dan dermaga kayu yang ada serta penambahan lapangan penumpukan. Hal itu karena saat ini arus kunjungan kapal yang melakukan bongkar semen dan pupuk sudah mencapai 4 unit per hari.

Dermaga: *Kondisi eksisting lingkungan Pelabuhan Banjarmasin saat ini sudah makin cantik, tetapi lingkungan pendukungnya masih tampak kumuh. Upaya apa saja yang sudah dilakukan oleh manajemen agar lingkungan tersebut juga ikut terdorong kemajuan pelabuhan ?*

Toto: Kami sudah melakukan berbagai terobosan dalam peningkatan fasilitas pelabuhan dan penataan lingkungan. Tapi diakui bahwa di depan kantor Pelindo III Cabang Banjarmasin masih terdapat pemukiman penduduk kurang lebih sekitar 500 KK, yang membuat lingkungan tampak kumuh. Untuk mengatasi hal tersebut kami bekerjasama dengan Pemkot. Kabar baiknya kini telah ada rencana untuk relokasi penduduk dengan dana yang berasal APBD sebesar kurang lebih Rp5 milyar. Dengan dipindahkannya pemukiman penduduk tersebut kedepan lahan akan dimanfaatkan untuk CY petikemas. Selain itu kami juga akan menata seluruh kawasan perkantoran yang ada. Kawasan perkantoran yang berada di lini 1 akan dipindahkan ke lini 2, termasuk kantor PT Pelindo, Bea Cukai, Adpel termasuk rumah dinas akan dibongkar dan dijadikan untuk dijadikan terminal mobil.

Dermaga: *Dalam kaitannya berfikir dan berbuat atas dasar out of the box, apa saja kiproah manajemen cabang yang dalam waktu dekat ini akan dilakukan ?*

Toto: Bicara soal inovasi, kami mempunyai slogan inovasi tiada henti, ya banyak ide yang kami hasilkan dan banyak yang sudah dilakukan, seperti untuk tahun ini kami akan mengimplementasikan sistem TOSS (*Trisakti One Stop Service*), dengan mengubah sistem kerja yang semula hanya sampai jam 5, nantinya menjadi 24 jam. Dengan ilustrasi kalau eksisting dengan kerja 8 jam sehari produktivitas hanya 300 ton, nantinya bisa meningkat menjadi 1.000 ton per hari berkat integrasi sistem kerja dengan pergudangan. Dengan demikian kami bisa mengimplementasikan sistem kerja 3 shift. Kami telah memetakan dan merencanakan upaya mengatasi kendala yang ada seperti peralatan, gudang, trucking dan buruh. Untuk sementara akan dicoba dengan PT Pupuk Indonesia. Kalau selama ini pupuk yang masuk ke Banjarmasin

dalam kemasan bag yang sekali datang hanya 2.000 ton, nanti akan diubah ke sistem curah yang bisa mencapai 8.000 sampai dengan 10.000 dengan estimasi waktu bongkar hanya 4 hari. Dengan sistem TOSS tak menutup kemungkinan akan meningkatkan kerjasama alat dengan mitra usaha, sehingga produktivitas dapat ditingkatkan. Dengan demikian waktu *idle* yang mencapai 12 jam bisa teratasi. Dalam program peningkatan kinerja tak menutup kemungkinan akan memberikan diskon kepada PBM lain yang bisa bekerja 24 jam, termasuk kapal yang sandar dengan *effective time* 24 jam juga akan diberikan diskon tarif, dengan harapan terjadinya waktu kapal yang sandar yang makin singkat dengan waktu *reede* kapal menunggu sandar yang selama ini bisa mencapai 20 hari nanti pun akan bisa dipercepat. Selain itu kami juga akan membangun dermaga di pelabuhan Martapura Baru dan juga akan memperpanjang lagi terminal petikemasnya. Tahun ini akan dilakukan kerjasama dengan PT TLMI dalam rangka penggunaan lahan terkait bongkar muat CPO. Itu baru sistem operasi, masih banyak lagi inovasi yang kami lakukan seperti dalam hal pencitraan, kami juga melakukan *branding* melalui mobil dinas, pewarnaan bangunan

yang memberi ciri khusus. Di Banjarmasin pegawai yang memiliki ide-ide kreatif kami beri kebebasan, dengan harapan memberi peningkatan bagus bagi perusahaan maupun pegawai itu sendiri.

Dermaga: *Barangkali masih ada hal-hal yang ingin Anda komunikasikan lewat media, tetapi belum terangkum dalam draft wawancara ini, kami mohon Anda sudi menjelaskannya.*

Toto: Yang pasti pertumbuhan pelabuhan Banjarmasin cukup tinggi, mencapai 2 digit, dan selayaknya Manajemen Pelindo III fokus terhadap sarana dan prasarana baik infrastruktur maupun suprastruktur, menyangkut pengadaannya seperti perpanjangan dermaga dan lain-lain agar dapat diupayakan segera. Kantor pusat agar mendukung kami agar proses pengembangan pelabuhan dapat berjalan cepat baik itu perencanaan dalam penyediaan alat dan fasilitas yang ada supaya sinkron antara pembangunan dermaga dan penyediaan alat dapat tersinergi dan bisa segera beroperasi secara simultan. Tidak dermaga dulu jadi, baru alatnya datang menyusul, disebabkan proses fabrikasi alat memakan waktu yang cukup lama. Dengan perkembangan volume dan trafik yang cukup tinggi, selayaknya infrastruktur dan peralatan dapat ditingkatkan. Termasuk dermaga konvensional di Martapura Baru, harapan saya proses permohonan alat seperti *fixed crane* untuk percepatan bongkarmuat dan *Trisakti one stop service* dapat segera terealisasi. (Nilam)

Biodata General Manager Pelindo III Cabang Banjarmasin

Nama Lengkap : Toto Helianto
TTL : Surabaya, 21 Juli 1964
Jabatan : General Manager Pelindo III Cabang Banjarmasin
Istri : Dien Rachmawati
Anak :
- Ryansyah Fitra Nugraha
- M. Rifqi Nur Aziz
- Tiara Nisa Chikita Nur Aqila

Pendidikan Formal :

SDN Kartanegara (1976), SMP Negeri 7 (1980), SMA Negeri 1 (1984), S1 Universitas Merdeka, Surabaya, Jurusan Hukum Pidana (1989), S2 Universitas Airlangga, Surabaya, Jurusan Hukum Bisnis (2000)

Riwayat karir

Masuk perusahaan PT Pelindo : 1 April 1994, Diangkat pegawai : 1 April 1995

Jabatan

Asman hukum, humas dan umum : 20 November 2002
Asisten Corporate Secretary bidang Humas dan HI 14 Maret 2005
Manajer Aneka Usaha dan Properti Cabang Tanjung Perak 17 Desember 2007
Kepala Biro Hukum 21 Januari 2009
General Manager Pelindo III Cabang Banjarmasin 26 Oktober 2011



Arus Petikemas TPKS Meningkatkan

Realisasi arus petikemas selama semester I tahun 2013 di TPKS (Terminal Petikemas Semarang) tercapai 151.974 box, sedangkan realisasi arus petikemas berdasarkan satuan TEU's terealisasi 243.751 TEU's. Data tersebut menunjukkan peningkatan sebesar 6% dibandingkan Semester 1 tahun 2012 lalu dimana tercatat 142.526 box atau setara dengan 229.908 TEU's.

Berdasarkan data tersebut dapat dirinci bahwa arus petikemas internasional mencapai 150.032 box atau 241.683 TEU's dengan komposisi petikemas ekspor mencapai 54 % yang merupakan komoditas furniture dan handicraft, adapun petikemas import mencapai 46 % yang terdiri bahan baku industri seperti besi scarf dan kedelai (bahan baku kecap). Sedangkan kapal petikemas yang membawa petikemas ekspor dan import melalui TPKS telah tercapai 234 kapal dengan berat mencapai 3.923.436 GT.

Sedangkan arus petikemas domestik yang baru dibuka akhir tahun 2012 lalu, hingga paruh tahun 2013 ini telah mencapai 1.942 box atau 2.068 TEU's dengan komposisi petikemas yang dimuat mencapai 45 %, adapun petikemas yang dibongkar mencapai 55 %. Petikemas domestik tersebut rata-rata berisi komoditas pupuk organik, jamu, snack dan calciboard. Sedangkan kapal petikemas yang membawa petikemas domestik yang melalui TPKS telah tercapai sebanyak 26 kapal dengan berat mencapai 109.183 GT.

Sedangkan realisasi arus petikemas yang melalui TPKS selama 3 tahun terakhir menunjukkan peningkatan, yaitu

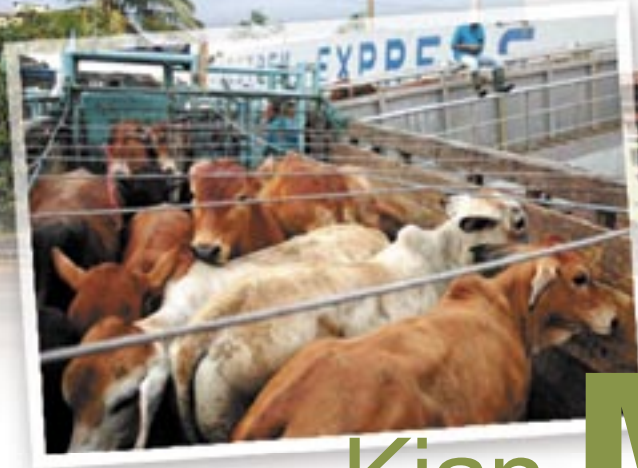
236.245 box atau 384.522 TEUs pada tahun 2010, pada tahun 2011 menjadi 265.478 box atau 427.468 TEUs dan pada tahun 2012 tercatat peningkatan mencapai 286.405 box atau 457.055 TEU's.

Kepala Humas Pelindo III Edi Priyanto juga mengatakan bahwa pada tahun 2013 ini dialokasikan anggaran sedikitnya Rp. 227 miliar untuk melakukan investasi peralatan dan fasilitas di TPK Semarang guna meningkatkan kapasitas produksi dan peningkatan kinerja bongkar muat.

Investasi yang dilakukan pada tahun 2013 ini, diantaranya adalah melakukan penambahan lapangan penumpukan petikemas atau Container Yard (CY) seluas 5,3 hektare (ha).

Tak hanya itu, dermaga yang selama ini hanya sepanjang 495 meter, saat ini sedang dikerjakan kontraktor untuk direalisasikan tambahan dermaga sepanjang 105 meter sehingga nantinya total panjang dermaga menjadi 600 meter, dengan demikian akan dapat menampung sandar 3 unit kapal peti kemas sekaligus.

Penambahan sejumlah peralatan juga akan dilakukan di antaranya pengadaan 2 unit New Container Crane (CC), dimana saat ini sedang dalam proses persiapan lelang di Kantor Pusat Pelindo III. Dengan penambahan 2 (dua) unit Container Crane (CC) tersebut maka total Container Crane (CC) yang dioperasikan di TPK Semarang menjadi 7 unit. Disamping penambahan Container Crane (CC) direncanakan juga dilakukan pengadaan 5 unit Rubber Tyred Gantry dan 1 unit Reach Stacker serta 10 unit Combined Terminal Tractor. (Berlian)



Tanjung Intan Kian Moncer

Hasil evaluasi capaian kinerja Pelindo III Cabang Tanjung Intan sepanjang semester I tahun 2013 menunjukkan kinerja semakin cemerlang. Capaian kinerja tersebut dapat dilihat dari peningkatan arus barang di terminal umum khususnya komoditi batubara yang digunakan untuk menunjang kebutuhan pasokan bahan bakar di PLTU.

Mulainya aktifitas ekspor pasir besi pasca dicabutnya moratorium ekspor oleh Kementerian Energi Sumber Daya Mineral (ESDM) turut memberikan kontribusi peningkatan kinerja pelabuhan yang berada di deretan pantai selatan pulau Jawa tersebut.

Perbaikan fasilitas tambatan di Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) PT Holcim, juga berdampak pada beralihnya kegiatan bongkar muat batubara dan gypsum ke dermaga Wijaya Pura dan dermaga umum Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, dengan demikian pelaksanaan kegiatan bongkar muatnya pun ditangani oleh PBM Pelindo III Tanjung Intan.

Beberapa hal tersebut memberikan kontribusi besar dalam pencapaian pendapatan pelayanan usaha bongkar muat hingga terealisasi 148,43% dari target anggaran.

Meskipun secara umum kondisi Pelabuhan Tanjung Intan mengalami penurunan jumlah sumberdaya manusia akibat restrukturisasi organisasi, namun pada sepanjang paruh tahun 2013 menunjukkan adanya peningkatan kinerja bidang operasional maupun keuangan.

Sampai dengan paruh tahun 2013, tercatat arus kunjungan kapal sebanyak 871 unit dan 11.187.974 GT, dari catatan tersebut kunjungan kapal dalam satuan unit naik 2% dan dalam satuan GT naik 9% apabila

dibandingkan dengan target sepanjang semester 1 tahun 2013.

Sedangkan arus barang terealisasi sebesar 2,8 juta ton atau tercapai 105,15% dari target yang ditetapkan. Arus barang ini didominasi oleh komoditas pasir besi, gypsum, batubara (tongkang), klinker (tongkang) dan barang-barang kebutuhan proyek PLTU, proyek RFCC Pertamina dan untuk kebutuhan pabrik semen di Ajibarang.

Kinerja pelayanan kapal non petikemas yaitu diantaranya kapal jenis curah kering yang mengangkut komoditi pasir besi, batubara (tongkang) dan klinker memberikan kontribusi terbesar pada kenaikan pelayanan kapal yaitu untuk kapal luar negeri terealisasi 90% dan dalam negeri tercapai 72%.

Kinerja pelayanan barang dalam negeri juga telah melampaui anggaran sebesar 127% dari anggaran, hal ini disebabkan oleh kinerja bongkar muat semen curah dan batubara yang sebagian besar dipengaruhi oleh ketersediaan alat angkut yang memadai. Untuk realisasi arus hewan sampai dengan semester I tahun 2013 sebesar 8.933 ekor.

Peningkatan kinerja operasional ini berdampak secara langsung terhadap kinerja keuangan yang mana pendapatan semester I terealisasi sebesar Rp 54,9 miliar atau 124,6% dari target semester I tahun 2013 dan naik 13,4% dari pencapaian pada periode yang sama tahun 2012. Realisasi biaya tercapai sebesar Rp 29,8 miliar atau 103,6% dari anggaran Semester I 2013. Sedangkan laba terealisasi sebesar Rp 25,3 miliar atau 165,24% dari anggaran Semester I Tahun 2013, dan naik sebesar 11,78% dari pencapaian pada periode yang sama tahun lalu.

Pelabuhan Sapi Terbesar di Jawa

Potensi yang dimiliki Tanjung Intan sebagai satu-satunya pelabuhan di pesisir selatan Pulau Jawa juga akan diperluas. Pelindo III Cabang Tanjung Intan mengalokasikan anggaran Rp25 miliar untuk membangun terminal khusus penampungan hewan ternak.

"Kami telah ajukan ke Kementerian Perhubungan. Harapannya tahun depan sudah bisa terealisasi atau paling lambat tahun 2015," ujar General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Intan, Abdul Rofid Fanany.

Pelabuhan Tanjung Intan akan menjadi satu-satunya pelabuhan ternak di Pulau Jawa dengan fasilitas penunjang lainnya yang lengkap. "Bangunan dermaganya nanti baru, terpisah dari terminal yang sudah ada, agar kegiatannya terkonsentrasi," katanya.

Besaran anggaran itu telah dibarengi dengan luas lahan yang disediakan. Pelindo III Cabang Tanjung Intan menyediakan lahan antara 5-10 hektar. Anggaran itu termaksud terminal dan fasilitas yang meliputi kandang, penampungan sapi, garbarata ternak, dan pemeriksaan ternak.

Garbarata akan dibangun lebih modern dibanding terminal lain di Indonesia yang dikhususkan untuk hewan. Hewan dengan mudah digiring masuk melalui Garbarata, selanjutnya sapi dengan sendirinya berjalan atau masuk ke dalam kapal, atau sebaliknya dari kapal ke truk.

"Ini tidak seperti cara lama, sapi dari kapal diikat mulutnya, kemudian ditarik menggunakan crane sebelum dimasukkan ke kapal. Ini tidak berperikehewan," katanya.

Menurutnya, cara menggiring sapi lebih menjaga kesehatan dan psikologis sapi selama dalam perjalanan. Sementara itu, potensi yang ditangkap Tanjung Intan tidak lepas dari impor sapi asal Australia yang cukup besar. Data di Pelindo III Cabang Tanjung Intan, sapi yang masuk sedikitnya tercatat 20 ribu dan terus terjadi fluktuasi permintaan.

Pemerintah Cilacap tentunya harus membantu dalam hal penyediaan lahan seluas 50 hektar. Karena letak geografinya, Tanjung Intan menjadi penting, sebagai satu-satunya pelabuhan di pesisir selatan Pulau Jawa yang berdekatan dengan

Australia. Sementara arus barang melalui Tanjung Intan saat ini masih didominasi sumber daya mineral seperti pasir besi, batubara, dan klinker.

Akan terus dikembangkan

Pelindo III juga akan mengembangkan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap. Konsekuensinya, 297 keluarga yang menempati Kampung Kebunsayur akan direlokasi. Dalam proses relokasi, warga akan dibuatkan rumah susun dua blok dengan empat lantai. Adapun lokasi rumah susun di Jl Kendil Wesi, yang lokasinya tak jauh dari lokasi lama.

"Relokasi itu untuk pengembangan Pelabuhan Tanjung Intan. Tetapi, kami harus melakukan pendekatan dengan mengajak bicara warga," kata GM Pelindo III Tanjung Intan, Abdul Rofid Fanany SE Ak MSi. Dikatakan, rusun menempati lahan seluas 1,8 hektare. Selama ini, mereka menempati lahan pelabuhan, yang dikenal dengan kampung Kebunsayur. Adapun jarak lokasi lama dengan yang baru hanya sekitar 500 meter.

Lokasi lamayang akan dikembangkan pelabuhan, seluas 9 hektare. Masih dalam pembahasan dan pendekatan, pihaknya melibatkan pemerintah kabupaten setempat. "Apakah akan kami buat rumah susun sewa (rusunawa) atau rumah susun milik (rusunami). Itu masih kami bahas," ujar Rofid. Pembangunan rumah susun itu, kata dia, mutlak dilakukan karena untuk meningkatkan kinerja pelabuhan dalam pelayanan dan produktivitas. (Berlian)

Kapal Berbendera Indonesia

Dominasi Pelabuhan Tanjung Perak Sepanjang paruh tahun 2013, aktifitas kunjungan kapal di Pelabuhan Tanjung Perak menunjukkan bahwa kapal berbendera Indonesia (dalam negeri) masih mendominasi di pelabuhan terbesar kedua di Indonesia tersebut.

Tercatat kunjungan kapal berbendera Indonesia di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya periode Januari s.d. Juni 2013 mencapai 5.770 unit dengan berat kapal mencapai 18.602.605 Gross Tonnage (GT). Sedangkan kapal berbendera asing terealisasi 1.014 unit dengan berat kapal mencapai 15.773.164 Gross Tonnage (GT).

Apabila diprosentasekan jumlah kapal berbendera Indonesia mencapai

85% sedangkan kapal berbendera asing hanya tercatat 15% saja, tetapi apabila dibandingkan dengan berat kapal secara keseluruhan hanya terjadi selisih sedikit, dimana kapal berbendera Indonesia mencapai 54% dan kapal berbendera asing mencapai 46%. Hal tersebut senada dengan pemberlakuan azas cabotage diharapkan pada tahun 2014 seluruh kapal-kapal niaga yang beroperasi di lingkungan perairan di Indonesia telah menggunakan bendera Indonesia guna memperkuat armada perdagangan nasional.

Berdasarkan data yang dihimpun oleh Pelindo III (Persero), berdasarkan realisasi kunjungan kapal di Pelabuhan Tanjung Perak dalam satuan unit selama paruh tahun 2013 telah terealisasi sebanyak 6.784 unit. Sedangkan realisasi kunjungan kapal sesuai dengan berat kapal dalam satuan GT, terealisasi 34.375.769 Gross Tonnage (GT). Dari data tersebut menunjukkan bahwa arus kunjungan kapal dalam satuan unit mengalami penurunan 6% dibandingkan paruh tahun 2012 dimana tercatat 7.188 unit. Namun dalam satuan Gross Tonase justru mengalami peningkatan sebesar 6% apabila dibandingkan pada paruh tahun 2012 yang hanya terealisasi 34.175.906 GT.

Kapal petikemas masih mendominasi baik dalam satuan unit maupun berat gross tonagenya (GT). Berdasarkan jenis kapal, kapal dibedakan jenisnya terdiri atas kapal non petikemas, kapal penumpang, kapal tanker dan kapal lainnya. Berdasarkan jenis, kapal petikemas yang masuk melalui Pelabuhan Tanjung Perak sepanjang paruh tahun 2013 terealisasi 2.378 unit dengan berat kapal mencapai 18.669.523 Gross Tonnage (GT). Dari data tersebut menunjukkan bahwa arus kunjungan kapal dalam satuan unit mengalami peningkatan tipis sebesar 1 % dibandingkan paruh tahun 2012 dimana tercatat 2.364 unit. Namun dalam satuan Gross Tonase justru mengalami peningkatan cukup signifikan yaitu sebesar 11% apabila dibandingkan pada paruh tahun 2012 yang hanya terealisasi 16.757.651 GT.

Pada jenis kapal general cargo tercatat 1.448 unit dengan berat kapal mencapai 5.688.042 Gross Tonnage (GT), sedangkan kapal penumpang terealisasi 590 unit dengan berat kapal mencapai



Paruh Tahun, Arus Petikemas Tanjung Perak Capai 1,4 Juta TEUS

Arus Petikemas di Pelabuhan Tanjung Perak pada paruh tahun 2013 ini nampaknya akan mengalami pertumbuhan. Salah satunya terlihat dari realisasi arus petikemas yang keluar masuk melalui beberapa terminal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

Berdasarkan data Pelindo III menunjukkan, sepanjang Januari hingga Juni (semester I/2013) arus petikemas di Pelabuhan Tanjung Perak mengalami kenaikan sebesar 5% dari realisasi paruh tahun lalu.

"Berdasarkan hasil realisasi arus petikemas sampai dengan semester 1 tahun 2013 yang melalui Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, tercatat sebanyak 1.226.938 Box setara dengan 1.466.543 Teus, meningkat satu digit sebesar 5% dari realisasi paruh tahun lalu yang tercatat 1.166.233 Box setara dengan 1.392.982 Teus," ujar Kepala Humas Pelindo III (Persero) Edi Priyanto.

Realisasi tersebut menurutnya terdiri dari arus petikemas internasional sebanyak 446.441 Box atau sebesar 36% dari total arus petikemas, setara 630.971 Teus atau 43% dari total arus petikemas. Sedangkan arus petikemas domestik tercatat sebanyak 780.497 Box atau 64% dari total arus petikemas, setara dengan 835.572 Teus atau 57% dari total arus petikemas.

Tingginya tingkat pertumbuhan ekonomi wilayah Indonesia Timur menyebabkan arus barang ke wilayah

tersebut mengalami pertumbuhan cukup baik. Melihat besarnya potensi tersebut, Pelindo III getol bekerjasama dengan perusahaan pelayaran membuka tiga rute pelayaran petikemas domestik baru di tahun 2013 ini.

Tiga rute pelayaran tersebut adalah rute Tanjung Perak – Ende (PP), rute Tanjung Perak - Kalabahi (PP) dan rute Tanjung Perak - Badas. Pelabuhan Ende dan Pelabuhan Kalabahi berada di wilayah Nusa Tenggara Timur, sedangkan Pelabuhan Badas adalah daerah di wilayah Nusa Tenggara Barat. Sehingga total jumlah jalur pelayaran petikemas domestik dari Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya kini mencapai 32 rute pelayaran.

Peningkatan tersebut dipicu oleh kian diminatinya sarana pengiriman barang dengan petikemas oleh kalangan pelaku usaha. Hal tersebut terbukti dari meningkatnya arus petikemas di seluruh pelabuhan yang ada di Indonesia. "Salah satu keuntungannya, selain lebih terlindung dari cuaca, petikemas juga dirasa lebih efisien dan resiko barang rusak lebih kecil," ujarnya.

Jika dilihat dari kontribusinya, terbesar disumbang oleh arus petikemas di Terminal Petikemas Surabaya (TPS), selanjutnya di Terminal Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) dan sisanya dari berbagai Terminal Konvensional yang terdiri dari Terminal Jamrud, Terminal Nilam dan Terminal Mirah.

Adapun rinciannya, lanjut Edi, untuk arus petikemas di Terminal Petikemas yang dioperasikan oleh PTTPS mencapai sebanyak 484.091 Box atau 663.064 Teus. Realisasi tersebut memberikan kontribusi sebesar 39 % Box dan 45 % Teus dari total arus petikemas yang melalui Tanjung Perak.

Selanjutnya disusul Terminal Berlian yang dioperasikan oleh PT BJTI yang pencapaiannya selama semester I/2013 sebesar 439.609 box atau 480.416 Teus. Realisasi tersebut memberikan kontribusi sebesar 36% Box dan 33% Teus dari total arus petikemas yang melalui Tanjung Perak.

Sementara arus petikemas di Terminal Konvensional Pelabuhan Tanjung Perak meliputi terminal Jamrud, Nilam dan Mirah sampai dengan paruh tahun 2013 terealisasi sebanyak 303.238 Box atau setara dengan 323.063 Teus.

"Realisasi tersebut memberikan kontribusi sebesar 25 % Box dan 22% Teus dari total arus petikemas yang melalui Tanjung Perak," katanya.

Apabila dibandingkan pertumbuhan ketiga lokasi terminal di Pelabuhan Tanjung Perak tersebut, Terminal Konvensional menunjukkan peningkatan tertinggi, yaitu meningkat mencapai 13% dibandingkan dengan tahun lalu pada periode yang sama, disusul Terminal Berlian sebesar 10% dan Terminal Petikemas justru mengalami penurunan sebesar 1%.

Pencapaian tersebut menurut Edi disebabkan karena pelabuhan Tanjung Perak sendiri selain sebagai gerbang utama arus barang tidak hanya skala internasional tetapi juga menjadi arus domestik bagi Jawa Timur dan terhadap daerah lain di Kawasan Timur Indonesia.

"Karenanya Pelabuhan Tanjung Perak memiliki peran sebagai infrastruktur penting bagi perdagangan dan transportasi bagi Jawa Timur dan Kawasan Timur Indonesia," ujarnya.(Berlian)

Arus Petikemas Domestik Semester I-2013 Meningkat



PELAMBATAN pertumbuhan ekonomi di beberapa negara "Macan Asia" harus diakui mempunyai dampak terhadap realisasi ekspor/impor komoditas asal Indonesia ke beberapa negara di Asia Timur. Namun tak demikian dengan pertumbuhan situasi perdagangan domestik yang pada tahun-tahun terakhir ini tak banyak terpengaruh oleh krisis moneter global.

Salah satu indikatornya dapat dicermati dari terjadinya peningkatan cukup signifikan pada arus petikemas dalam negeri yang terjadi di 42 pelabuhan yang berada dalam pengelolaan Pelindo III di tujuh provinsi: Jateng/DIY, Jatim, Bali, NTB, NTT, Kalsel dan Kalteng. Sejumlah cabang strategis Pelindo III telah secara khusus membangun terminal petikemas, seperti di Tanjung Perak (TPS, BJTI, Nilam Timur dan Mirah), Tanjung Emas (TPKS, Banjarmasin (TPKB) dan Tenau Kupang. Sedang layanan petikemas di pelabuhan kelas menengah seperti Kotabaru, Lembar, Sampit, Kumai dan Benoa hingga Pelabuhan Maumere saat ini arus petikemasnya cukup menjanjikan. Yang sedang tumbuh adalah layanan petikemas di beberapa pelabuhan kawasan seperti Batulicin (Kotabaru), Waingapu dan Kalabahi (Tenau Kupang), serta Badas (Bima).

Patut dicatat, bahwa dua Pelabuhan Cabang, Banyuwangi dan Gresik, juga tengah membenahi sisi kelembagaan maupun infrastruktur untuk masuk ke segmen usaha pelayanan petikemas. Menurut banyak pengamat, hal itu cukup beralasan sebab dua kabupaten tersebut sedang *on fire* dalam pertumbuhan industrinya. Gresik dengan dukungan Kawasan Industri Gresik, Maspion, dll, sedang Banyuwangi berada pada jalur lintasan petikemas Jawa-Bali dan juga dikelilingi oleh industri penghasil komoditi berbasis agro berorientasi ekspor, kertas dan produk kertas serta hasil UKM.

Potensi & Kerjasama

Menurut Direktur Operasi & Teknik Pelindo III Faris Assagaf kepada **Reporter Dermaga** beberapa waktu lalu "Angkutan barang menggunakan teknologi petikemas, telah mengubah cara pandang dari pemilik barang maupun perusahaan pelayaran. Sebab keuntungan dalam memanfaatkan petikemas, selain barang-barang yang dikirim lebih terlindung dari cuaca juga dinilai

lebih efisien karena resiko barang rusak lebih kecil, serta adanya kepastian pengiriman. Bahkan bila dilihat secara makro, pengiriman barang dengan petikemas menjadi lebih murah apabila dibanding dengan pengiriman secara terurai".

Mencermati tumbuhnya perekonomian daerah dan besarnya potensi yang ada di wilayah kerjanya, maka Rapat Kerja GM awal tahun ini, Manajemen Pelindo III kian mendorong pemantapan langkah "Akselerasi Yang Berkelanjutan". Di antara upaya yang terus diusahakan dalam mencari peluang baru oleh cabang-cabang, di tahun 2013 ini Pelindo III juga memanfaatkan kerjasama dengan perusahaan pelayaran, membuka tiga rute layanan angkutan petikemas domestik baru, meliputi rute Tanjung Perak – Ende (NTT) p.p, Tanjung Perak - Kalabahi (NTT) p.p dan Tanjung Perak – Badas (NTB). Dengan demikian total jalur pelayaran petikemas domestik dari Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya kini mencapai 32 rute.

Fenomena terjadinya penyebaran layanan petikemas di wilayah kerja Pelindo III, cukup menarik. Sebab pelabuhan-pelabuhan cabang di Kawasan Timur Indonesia (KTI) yang selama ini sempat dinilai sebagai "kartu mati", justru telah mulai berhasil menunjukkan perbaikan kinerja, hingga bangkit menjadi cabang yang mampu memberi kontribusi laba usaha bagi perusahaan. Hal tersebut antara lain terjadi pada cabang-cabang Maumere dan Bima.

Lebih dari itu, layanan baru angkutan petikemas dari Tanjung Perak ke KTI pada semester-1 tahun 2013, justru diarahkan ke tiga Pelabuhan Kawasan. Yaitu Kalabahi yang merupakan pelabuhan kawaan dibawah pengelolaan Pelabuhan Cabang Tenau Kupang di Provinsi Nusa Tenggara Timur, Pelabuhan Ende yang berada di bawah koordinasi Pelabuhan Cabang Maumere. Sementara itu, Kawasan Pelabuhan Badas merupakan bagian dari Pelabuhan Cabang Bima di Provinsi Nusa Tenggara Barat.

Pelabuhan Utama

Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang kini sedang dikembangkan menjadi inti "East Java Greater Port", bukan hanya berpredikat sebagai pelabuhan terbesar kedua di Indonesia tetapi juga berperan sebagai pintu

gerbang utama KTI. Karenanya tak mengherankan bila terminal-terminal termasuk terminal petikemas yang berada di lingkungan Pelindo III Cabang Tanjung Perak, merupakan kontributor terbesar bagi pendapatan usaha. Sedemikian besarnya pertumbuhan petikemas di Tanjung Perak, bahkan pelabuhan kapal-kapal pelayaran rakyat Kalimas saat ini juga mengalami “demam” layanan petikemas. Bukan hanya Kapal-kapal Layar Motor (KLM) antar pulau yang mampu mengangkut petikemas ukuran 20 kaki dengan volume angkut antara 12 hingga 20 box, tetapi Kapal Layar Motor (PLM) juga “kebagian rejeki” pengangkut petikemas mini ukuran 10 kaki dengan tujuan pelabuhan-pelabuhan perintis di pulau-pulau kecil mulai Sapudi di sisi Madura hingga Namodale di Rote.

Berdasarkan data peningkatan arus petikemas di Tanjung Perak, kontribusi terbesar masih disumbang oleh arus petikemas di Terminal Petikemas Surabaya (TPS), disusul oleh Terminal Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) dan sisanya dari berbagai terminal konvensional yang terdiri dari Terminal Jamrud, Nilam dan Mirah.

Pada semester pertama tahun 2013 sepanjang Januari hingga Juni arus petikemas di Tanjung Perak mengalami kenaikan sebesar 5% dari realisasi untuk periode yang sama tahun 2012 lalu. Kepala Humas Pelindo III Edi Priyanto menjelaskan “Berdasar realisasi arus petikemas melalui Tanjung Perak pada semester 1 tahun 2013, tercatat mencapai 1.226.938 Box /1.466.543 TEU's, yang berarti meningkat satu digit sebesar 5% dari realisasi pada periode yang sama tahun lalu sebesar 1.166.233 Box/1.392.982 TEU's.”

Lebih jauh dijelaskan, realisasi tersebut terdiri dari arus petikemas internasional sebanyak 446.441 Box (36%) atau 630.971 TEU's (43%) dari total arus petikemas. Untuk arus petikemas domestik tercatat sebanyak 780.497 Box (64%) atau 835.572 TEU's (57%) dari total arus petikemas. Rinciannya, arus petikemas di Terminal Petikemas Surabaya (TPS) sebanyak 484.091 Box (39%) atau 663.064 TEU's (45%) dari total arus petikemas yang melalui Tanjung Perak. Disusul Terminal

Berlian yang dioperasikan PT BJTI sebesar 439.609 box (36%) atau 480.416 TEU's (33%). Sedangkan di Terminal Konvensional meliputi terminal Jamrud, Nilam dan Mirah terealisasi 303.238 Box (25%) atau 323.063 TEU's (22%) dari total arus petikemas yang melalui Tanjung Perak.

Bila dibandingkan pertumbuhan ketiga lokasi terminal di Pelabuhan Tanjung Perak, maka Terminal Konvensional mengalami peningkatan tertinggi, mencapai 13% dibandingkan dengan periode yang sama tahun lalu, disusul Terminal Berlian sebesar 10% dan TPS justru mengalami penurunan 1%.

Penurunan TPS

Kendati tetap merupakan kontributor utama kinerja bongkar muat petikemas untuk Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, tetapi realisasi arus petikemas internasional di Terminal Petikemas Surabaya (TPS) pada semester pertama tahun 2013 ini, mengalami penurunan sekitar 1% dibanding dengan periode yang sama tahun 2012. Menurut beberapa orang pengamat kepelabuhanan yang dihubungi **Dermaga**, banyak hal yang menjadi penyebab penurunan tersebut. Antara lain:

- Kondisi lambatnya pemulihan krisis perekonomian global, yang memicu terjadinya tren penurunan perdagangan internasional;
- Adanya penurunan kinerja ekspor/impor yang terjadi di China sebagai salah satu pasar potensial bagi komoditas ekspor dan pemasok komoditas impor Indonesia, berpengaruh kepada kinerja beberapa terminal petikemas di dalam negeri;
- Disebabkan oleh terjadinya penurunan daya mampu sebagian alat bongkar muat di TPS, berakibat kepada terjadinya kecepatan handling dan penurunan throughput;
- Dengan dibukanya rute layanan petikemas baru dari Pelabuhan Tanjung Perak ke beberapa pelabuhan di NTT/NTB, serta adanya layanan langsung dari TPKS



ke Banjarmasin dan Sampit tanpa melalui transshipment di TPS, berpotensi menggerus volume arus petikemas di terminal ini.

Bertolak belakang dengan yang dicapai TPS, di terminal konvensional Pelabuhan Tanjung Perak justru terjadi peningkatan *throughput* secara signifikan. Hal tersebut terpicu oleh tingginya pertumbuhan ekonomi di KTI yang berakibat pada arus barang ke wilayah tersebut mengalami peningkatan cukup signifikan.

Lebih dari itu, layanan baru angkutan petikemas ke KTI pada semester-1 tahun 2013, justru diarahkan ke tiga Pelabuhan Kawasan. Yaitu Kalabahi yang adalah pelabuhan kawasan dibawah pengelolaan Cabang Tenau Kupang di Provinsi Nusa Tenggara Timur dan Ende di kawasan Pelabuhan Maumere. Sedangkan Kawasan Badas merupakan bagian dari Pelabuhan Cabang Bima di Provinsi Nusa Tenggara Barat.

Kontributor Terbesar

Peningkatan arus petikemas di Tanjung Perak, kontribusi terbesar masih disumbang oleh Terminal Petikemas Surabaya (TPS), disusul Terminal Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) dan sisanya dari berbagai Terminal Konvensional yang terdiri dari Terminal Jamrud, Nilam dan Mirah.

Bila dibandingkan pertumbuhan ketiga lokasi terminal di Pelabuhan Tanjung Perak, maka Terminal Konvensional mengalami peningkatan tertinggi, mencapai 13% dibandingkan dengan periode yang sama tahun, disusul Terminal Berlian sebesar 10% dan Terminal Petikemas justru mengalami penurunan sebesar 1%.

Pencapaian tersebut menurut Edi disebabkan pelabuhan Tanjung Perak memiliki peran sebagai infrastruktur penting bagi perdagangan dan

transportasi bagi Jawa Timur dan KTI, selain merupakan gerbang utama arus barang berskala internasional tetapi juga menjadi gerbang arus barang domestik bagi Jawa Timur dan terhadap daerah lain di Kawasan Timur Indonesia.

Peningkatan Menyeluruh

Umumnya, bongkar muat di cabang-cabang Pelindo III yang menyelenggarakan layanan petikemas, pada Semester-1 Tahun 2013 ini mengalami peningkatan, seperti tergambar pada kompilasi data di bawah ini:

- **TERMINAL PETI KEMAS SEMARANG (TPKS):**
 - Total throughput 2012 : 286.269 box atau 456.896 TEU's
 - Semester 1/2013 : 151.974 Box atau 243.751 TEU's
- **TERMINAL PETI KEMAS BANJARMASIN (TPKB):**
 - Total throughput 2012 : 384.323 box atau 419.335 TEU's
 - Semester 1/2013 : 198.472 box atau 218.436 TEU's
- **TENAU KUPANG**
 - Total throughput 2012 : 59.689 Box atau 60.305 TEU's
 - Semester 1/2013 : 33.336 Box atau 33.825 TEU's
- **SAMPIT**
 - Total throughput 2012 : 34.846 Box atau 36.012 TEU's
 - Semester 1/2013 : 17.666 Box atau 18.296 TEU's
- **LEMBAR**
 - Total throughput 2012 : 15.181 Box atau 15.188 TEU's
 - Semester 1/2013 : 11.083 Box atau 11.083 TEU's
- **KOTABARU/Batulicin**
 - Total throughput 2012 : 27.056 Box atau 27.056 TEU's
 - Semester 1/2013 : 5.943 Box atau 5.943 TEU's
- **BENOA**
 - Total throughput 2012 : 16.708 Box atau 24.056 TEU's
 - Semester 1/2013 : 8.365 Box atau 11.908 TEU's
- **KUMAI**
 - Total throughput 2012 : 18.229 Box atau 18.491 TEU's
 - Semester 1/2013 : 4.566 Box atau 4.595 TEU's
- **MAUMERE**
 - Total throughput 2012 : 15.452 box atau 15.789 TEU's
 - Semester 1/2013 : 8.370 box atau 8.758 TEU's



Giant Sea Wall

Tanggul Besar Penghadang Banjir

Hampir setiap tahun, ibukota negeri ini-Jakarta tak luput dari banjir. Siklus tahunan dan banjir kiriman dari Bogor merupakan sebagian 'kambing hitam' atas kejadian banjir yang melanda Jakarta. Giant Sea Wall besutan Jokowi diharapkan mampu menghadang banjir Jakarta.

perairan yang kurang baik dan sejuta sumber masalah menjadi penyebab banjir Jakarta. Tapi untuk mengatasi masalah banjir Jakarta tidak perlu saling menyalahkan satu sama lain karena hal tersebut merupakan pekerjaan rumah kita semua terutama warga Jakarta. Jakarta sebagai pusat pemerintahan dan perekonomian memerlukan sinergi dari pihak-pihak lain dalam mengatasi masalah tahunan ini. Bukan hanya Pemprop DKI saja namun peran pemerintah pusat juga sangat besar.

Banyak ide bermunculan terkait dengan penanganan banjir Jakarta, salah satunya pembuatan giant sea wall. Badan Pengkajian dan Penerapan teknologi (BPPT) bersama Kementerian Pekerjaan Umum (PU) membentuk tim khusus untuk mengkaji pembangunan tanggul laut raksasa (giant sea wall) Jakarta. Analisa awal telah dilakukan dan dalam penerapannya akan diintegrasikan dengan sistem penanganan banjir yang ada di DKI secara keseluruhan.

Seperti diketahui, DKI Jakarta memiliki proyek anti banjir yaitu sistem pompa, Kali Ciliwung dan Sumur Resapan untuk mengatasi banjir selama ini. Kedepan, semua sistem akan disinkronisasikan. Kepala BPPT-Marzan A. Iskandar kepada media mengatakan bahwa BPPT tidak menutup kemungkinan mengadopsi teknologi asing jika memang diperlukan dan dinilai baik namun tetap akan mengutamakan teknologi dalam

negeri karena meyakini Indonesia sudah mampu membangun sebuah mega proyek seperti giant sea wall.

Proyek giant sea wall dinilai mendesak mengingat semakin progresifnya banjir yang terjadi di Jakarta. Selain itu juga karena kondisi Kanal Banjir Timur (KBT) dan Kanal Banjir Barat (KBB) yang dinilai tidak mampu mengatasi ancaman banjir rob di wilayah utara Jakarta dimana banjir di wilayah itu sering menjadi hambatan perjalanan dari dan ke Bandara Soekarno Hatta.

Giant sea wall diharapkan mampu mengatasi masalah banjir Jakarta mengingat tanggul raksasa dianggap tepat bagi kondisi Jakarta dimana kondisi air laut yang terus mengalami kenaikan akibat *climate change* dan penyedotan air tanah yang berlebihan yang menyebabkan penurunan tanah. Semoga cepat terlaksana dan Jakarta bisa bebas dari banjir. (mutiara)



Lagu Kompot Mleduk yang dinyanyikan Benjamin Sueb di era-70 an seakan menjawab pertanyaan, sejak kapan Jakarta terkena banjir. Kalau pada tahun itu saja, sudah ada lagu yang dinyanyikan dengan lirik yang menceritakan banjir di Jakarta berarti Jakarta sudah terkena banjir selama kurang lebih 40 tahun lebih. Apakah ada perbedaan antara banjir tahun 70 an dan banjir di era 2000? Rasanya tidak. Karena banjir di Jakarta tidak pernah surut melainkan tambah meluas dan makin sulit di bendung. Lihat saja banjir terakhir yang terjadi di Jakarta lalu yang sudah diketahui oleh seluruh warga dunia karena foto *top angle* yang merekam bundaran HI terkepung banjir. Tragisnya.

Bicara soal banjir Jakarta seakan mengurai benang kusut. Siapa yang harus disalahkan dan memulai pemecahan masalah darimana menjadi dua hal tersulit yang harus dijawab. Kurangnya kesadaran masyarakat Jakarta membuang sampah di tempatnya, sistem



Tiga Detik Paling Kritis

Tiga detik paling menentukan bagi pengemudi adalah saat dia menyelempangkan seat belt di tubuhnya dan menuntaskan dengan bunyi klik!. Saat itulah dia menempatkan dirinya dalam perlindungan optimal yang hingga kini terus dipuji-puji.

Di USA, seatbelt dipuji-puji sebagai perangkat yang mampu memberikan perlindungan maksimal dengan mengurangi cedera serius dan kematian. Di negara dengan populasi mobil terbesar di dunia, seat belt menyelamatkan lebih dari 10.000 nyawa per tahun.

Lihat saja angka-angka yang dirilis National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). Menurut lembaga itu, antara 1982 - 1988 sabuk pengaman telah menyelamatkan 118,361 jiwa dan khusus 1999, sebanyak 11,197 jiwa. Diperkirakan bila semua penumpang di kursi depan memasang seat belt pada tahun itu, sebanyak 9,553 jiwa lagi bisa diselamatkan.

Sedangkan penelitian yang dilakukan Departemen Transportasi Canada menunjukkan, seatbelt (saja) berhasil menyelamatkan 11,690 nyawa dalam rentang waktu 1990 - 2000. Sebagai pembandingan, airbag (saja) hanya menyelamatkan 313 nyawa.

Sayangnya, di Indonesia penggunaan seat belt kurang disadari. Bahkan banyak orang menilai seat belt cuma bikin

ribet saja. Padahal pengemudi/penumpang depan punya risiko tewas 55% lebih tinggi bila tidak menggunakan seat belt (NHTSA, 1996).

Di USA hal serupa juga terjadi. Di sana, pengguna seat belt hanya di kisaran 73% saja. Sementara orang-orang Eropa dan Canada lebih tahu diri, tingkat penggunaan seat belt mencapai 90%.

Mengapa seat belt sangat dianjurkan? Coba bayangkan. Pada saat mobil menumbuk sesuatu, kecepatannya langsung anjlok hingga nol, sementara penumpangnya tetap bergerak dengan kecepatan sesaat sebelum tumbukan (ingat 'kan hukum kelembaman Fisika Dasar dulu?).

Penumpang tanpa seatbelt akan meluncur keras menumbuk apa saja di depannya, mulai dari dashboard, kemudi, kaca depan, bahkan bisa terlempar keluar (di New Jersey, dalam satu dekade terakhir, sekitar 700 orang terlempar keluar gara-gara tidak mengenakan seat belt). Sedangkan penumpang dengan seat belt tetap tertahan di kursinya, karena energi kinetik tubuh diredam seat belt.

Untuk mendapatkan perlindungan maksimal, gunakan seat belt sesuai petunjuk. Saat ini kebanyakan mobil menggunakan seatbelt tiga titik. Pastikan sabuk pengaman melintasi bahu, melintang di dada dan melintasi pangkuan. Pastikan juga pengunci telah bekerja baik. Seringkali

pengguna ceroboh dan melintangkan seat belt di perut atau leher. Ini justru bisa berakibat fatal bila terjadi kecelakaan.

Namun seat belt punya sisi negatif juga. Alat ini tidak aman digunakan orang tua, karena bisa menimbulkan cedera pada bagian dada. Seatbelt juga tidak aman untuk wanita hamil. Untuk mengurangi risiko itu, seat belt mutakhir biasanya dilengkapi dengan alat tambahan seperti pretensiometer dan force limiter.

Pretensiometer mengencangkan sabuk ketika benturan terjadi, menghilangkan kenduran dan membantu tubuh penumpang/pengemudi tetap di kursinya. Force limiter, yang biasanya ditemukan bersama pre tensioners, mengendurkan belt sesaat setelah benturan, guna menghindari cedera pada dada.

Untuk mengurangi potensi cedera, Safety Research Center milik Ford Motor Co., kini sedang mengembangkan seat belt yang dapat mengembang, yang diharapkan lebih aman dan lebih optimal melindungi pengendara mobil.

Seat belt baru yang disebut inflatable belt ini, bekerja mirip airbag. Bila terjadi benturan, seat belt ini akan mengembang untuk memperluas area yang menahan tubuh, sehingga gaya kinetik tubuh lebih cepat diserap.

Saat ini, lebar seat belt sekitar 2 inci. Pada inflatable belt, lebar itu dapat mengembang hingga tiga kali lipat menjadi 6 inci. Efeknya, berat badan dapat di distribusikan pada area yang lebih lebar, otomatis tekanan pada tubuh menjadi lebih kecil. Dengan demikian, risiko cedera dada dapat dikurangi.

Untuk meningkatkan penggunaan seat belt di USA, NHTSA mendesak perusahaan otomotif untuk memasang perangkat baru yang dapat mendorong pengendara memasang seat belt-nya.

Lembaga itu bahkan mengharuskan semua mobil yang dipasarkan di USA dilengkapi pendengung (buzzer) dan lampu berkedip di dashboard yang mengingatkan pengendara untuk memasang seat belt-nya.

Perangkat sejenis sudah diaplikasikan Ford Motor Co. pada semua produk keluaran 2002. Perangkat yang disebut BeltMinder ini akan mendengung dan lampu di dashboard akan berkedip-kedip, bila pengendara tidak memasang seat belt-nya lebih dari lima menit.

Seat belt anak-anak

Sayangnya, hingga kini seat belt dirancang hanya untuk penumpang dewasa. Anak-anak justru terlupakan. Padahal di USA, menurut departemen perhubungan setiap tahun lebih dari 180,000 anak cedera akibat kecelakaan lalu lintas.

Menurut statistik itu, setiap hari rata-rata 3 orang anak tewas dan 500 orang cedera. Karena itulah sejak 1997, Presiden AS saat itu, Bill Clinton mencanangkan program "sabuk pengaman bagi anak-anak". Anak-anak yang menumpang mobil, harus mengenakan sabuk pengaman. Karena sabuk pengaman penumpang mobil pribadi hanya dirancang untuk orang dewasa, dibuatlah kursi khusus bagi anak-anak penumpang mobil (child car seat).

Program itu terbukti sukses menurunkan tingkat kematian anak-anak pada kecelakaan lalu lintas sampai 22 persen lebih. Agar dapat memberikan perlindungan maksimal, pastikan jenis kursi dengan bobot dan ukuran anak.

Untuk bayi dibawah 10 kg, gunakan kursi dengan posisi bayi menghadap ke belakang (rear facing infant seat). Untuk bayi diatas 10 kg, dapat menggunakan kursi yang menghadap ke depan. Semuanya harus dipasang di kursi belakang.

Pastikan kursi sudah terpasang dengan benar ke sandaran kursi belakang (pastikan pula anda sudah membaca buku manual dari perusahaan pembuatnya). Jangan ceroboh karena sedikit saja orang tua 'berimprovisasi' dalam memasang kursi ini, bisa jadi bayi akan melayang keluar ketika terjadi benturan. Untuk memastikan cobalah dengan mengguncangkan ke kiri atau ke kanan. Dan pastikan pula bayi sudah benar-benar 'terikat' di kursi.

Diatas 20 kg, anak sudah bisa duduk di booster car seat. Lalu sampai kapan anak harus bertahan di kursi khususnya itu, tidak ada ketentuan pasti. Tapi pada umumnya berkisar pada usia diatas 4 tahun dengan bobot 20 kg, meskipun ada yang menyarankan diatas 5 tahun.

Sebagai panduan, kalau sabuk pengaman itu melintasi bagian wajah atau leher dan melintang di perut, berarti pasang kembali kursi spesialnya. Kalau dipaksakan akan berbahaya sekali.

Sebaliknya, bila seat belt sudah terpasang seperti pada orang dewasa, berarti kursi anak sudah memasuki masa pensiun. Jangan sekali-kali memaksakan anak menggunakan seat belt dewasa bila belum waktunya, karena bukan perlindungan yang didapat justru cedera berat.

Selain itu yang harus diingat! Jangan sekali-kali menempatkan anak-anak di kursi depan. Sangat berbahaya. Lebih-lebih bila mobil dilengkapi air bag. Karena airbag justru akan menciderai anak-anak ketika meletup. Bahkan pernah dilaporkan seorang anak tewas gara-gara tulang lehernya patah dihantam airbag. Ini karena jarak antara anak dan air bag sangat dekat. Selain itu, air bag juga dirancang untuk orang dewasa dan bukan kepala bayi. (Berlian)



Saatnya Pelabuhan Gunakan Energi Bersih



Untuk itu, perusahaan ini sudah menandatangani kontrak dengan PLN yang dikenal dengan kontrak listrik tanpa mati. Pihak PLN sudah memberikan jaminan tidak akan ada pengurangan suplai maupun pemadaman, sehingga roda-roda di pelabuhan terus berjalan tanpa ada gangguan listrik mati.

"Ini penting, karena ketersediaan listrik terus menerus membantu kelancaran kegiatan di pelabuhan. Kalau sesekali mati kan kegiatan di pelabuhan menjadi terganggu," kata Husein.

Pelindo III menggaet PT PLN (Persero) mengembangkan konsep "Eco Green Port" guna mengurangi polusi di kawasan pelabuhan sekaligus mewujudkan sinergi dengan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) lain di Tanah Air.

Dengan demikian, Pelindo III sebagai perusahaan pengelola 42 pelabuhan di tujuh provinsi akan mengurangi penggunaan mesin diesel di pelabuhan yang mengakibatkan asap hitam mengepul. "Selanjutnya, bila penggunaan listrik, udara di pelabuhan lebih bersih dan bebas polusi udara," katanya.

Kebutuhan listrik di Pelabuhan Tanjung Perak mencapai 14 Mega Watt (MW). Besaran tersebut digunakan untuk perkantoran, penerangan jalan, penerangan lapangan penumpukan, industri, dan kebutuhan lainnya. Sementara kebutuhan di di Terminal Peti Kemas Surabaya (TPS) kebutuhan daya listriknya juga cukup tinggi mencapai 4 MW. Bahkan, mereka berencana menambah daya sebesar 10 MW untuk memasok daya 11 'Container Crane/CC' sedangkan selama ini kebutuhan listriknya dipenuhi dari genset.

Lalu bagaimana kebutuhan listrik di

Terminal Teluk Lamong yang akan dioperasikan April 2014 mendatang membutuhkan energi yang cukup besar. Pada beberapa pelabuhan dan terminal sebelumnya bertumpu pada solar sebagai bahan bakar diesel, Terminal Teluk Lamong akan mengawali beralih menggunakan energi Listrik. Bahkan Pelindo III, sebagai pengelola terminal tersebut, terus melakukan kajian untuk membangun pembangkit sendiri dengan menggunakan bahan bakar gas.

Terminal Teluk Lamong, tidak hanya sekedar sebagai sarana untuk perluasan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang sudah "overload" namun sebagai sarana pendukung dalam proses revitalisasi Pelabuhan Tanjung Perak secara menyeluruh agar kinerjanya meningkat dan kapasitasnya juga bertambah.

Selama ini, energi didominasi solar untuk menggerakkan roda-roda pelabuhan, selanjutnya akan di tinggalkan. Mengapa? Selain perusahaan berkomitmen ke arah *go green*, sudah barang tentu efisiensi yang tepat guna menjadi landasan kebijakan.

Apalagi, harga bahan bakar minyak (BBM) mengalami kenaikan, sehingga penggunaan energi ramah dan murah dipastikan menjadi tujuannya. "BBM naik kita kan harus berfikir lebih efisien. Apalagi kita sudah berkomitmen ke arah *go green*. Karena itu, kami akan meninggalkan penggunaan solar yang berpolusi itu ke listrik PLN," kata Husein Latief, Direktur Komersial & Pengembangan Usaha, Pelindo III kepada reporter *Majalah Dermaga*.

Terminal Teluk Lamong? Tentang ini, Husein mengatakan, pada tahap awal pengoperasian dibutuhkan listrik sekitar 16 MW. Pada tahap kedua, yakni pada 2016 dibutuhkan 30 MW dan selanjutnya pada 2018-2020 dibutuhkan 100 MW

Energi listrik sebesar 16 MW akan terbagi dalam dua jalur dengan sistem otomatis. Pembagian dua jalur ini untuk mengantisipasi bila satu jalur tidak optimal. Menentukan pilihan menggunakan listrik PLN memang dengan perencanaan matang, tidak gegabah.

Keadaan ini disadari oleh Pelindo III. Digunakannya energi listrik PLN di Teluk Lamong itu pada tahap awal 16 MW itu, katanya, kebutuhan operasionalnya yang paling pokok adalah untuk pengoperasian sejumlah STS (Ship to Shore) Crane dan ASC (Automated Stacking Crane). Terminal Teluk Lamong juga menjadi terminal kedua di dunia yang menggunakan Automated Stacking Crane setelah APM Terminals Tangier, Maroko.

Pelindo III merupakan negara keempat di dunia yang menggunakan alat ini, sekaligus menjadi yang pertama di Asia Tenggara. Automated Stacking Crane adalah sebuah alat yang memungkinkan untuk dikendalikan dari jarak jauh. Pengoperasiannya dilakukan dari dalam sebuah ruang kendali yang terpisah jauh dari alat tersebut. Selama ini operator alat berat selalu berada di dalam alat berat yang dikendalikannya.

Nantinya operator ASC tidak harus berada di dalam alat itu, nanti mereka akan berada di sebuah ruangan (*control room*) dengan layar monitor, tuas pengendali dan lain sebagainya, karena itu perempuan pun dengan mudah bisa menjadi operator alat ini.

Husein menjelaskan, peralatan yang akan digunakan di Terminal Multipurpose Teluk Lamong merupakan peralatan yang ramah lingkungan. Peralatan akan dioperasikan dengan tenaga listrik sehingga akan mengurangi emisi gas buang atau polusi udara.

Dia menambahkan penggunaan listrik ini untuk mendukung program *eco green port* atau pelabuhan ramah lingkungan yang digagas sejak 2012. Setidaknya ada tiga peralatan bongkar muat yang diharapkan bisa menekan buangan emisi.



STS dan ASC yang sepenuhnya menggunakan listrik. Alat ini merupakan yang pertama di Asia Tenggara yang menggunakan listrik. "Sebelumnya kami (pelabuhan Tanjung Perak) selalu menggunakan solar untuk pengoperasian RBT (Rubber Tyrd Gentry) dan CC (Container Crane). Dua alat ini telah kita ganti dengan STS dan ASC," katanya.

Sementara Automatic Terminal Trailer (ATT) masih menggunakan solar. Tetapi ATT ini jauh lebih efisien dibanding operasional truck pemindah container dari kapal menuju lapangan penumpukan.

Mesin ATT secara otomatis mati dalam beberapa menit ketika tidak digunakan. Artinya pembuangan emisi melalui bahan bakar bisa ditekan. Selain itu, roda yang dimiliki ATT jauh sedikit dibanding truck container. Hal ini berfungsi menghindari limbah karet ban akibat aus.

Pelindo III menyiapkan anggaran senilai 162.579.599 dollar AS atau setara dengan Rp1,5 Triliun untuk pemenuhan alat angkat dan angkut serta sistem operasi di Terminal Teluk Lamong. Dana tersebut diperuntukkan untuk pengadaan 10 unit Ship to Shore (STS) Crane, 20 unit Automated Stacking Crane (ASC), 5 unit Straddle Carrier (SC), 50 unit Combined Terminal Tractor (CTT), dan pengadaan Terminal Operating Sistem (TOS).

Selain menggunakan listrik sebagai salah satu sumber energi operasional, Teluk Lamong juga menggunakan energi matahari, terutama untuk penerangan jalan. Setidaknya ada sejumlah

penerangan yang menggunakan solar cell sebagai penerangan. Dengan adanya diversifikasi energi dari solar ke listrik PLN diperkirakan bisa menekan biaya operasi 30%-50%.

Pembangkit sendiri

Lebih lanjut Husein mengatakan, di Jatim hingga saat ini kelebihan listrik sekitar 4.500 MW. Dalam konteks seperti, rasanya Pelindo III tidak perlu membuat pembangkit. Hanya saja, ternyata PLN mempunyai masalah beban puncak, yakni pada pukul 17.00 sampai 23.00.

Bila kita lihat, pertumbuhan kebutuhan listrik pada 2013 di kawasan jaringan listrik Jawa-Bali mencapai 8% dan menurun bila dibandingkan 2012 mencapai lebih dari 10%.

Untuk sistem jaringan listrik Jawa-Bali pertumbuhan tahun lalu tinggi sehingga ada tambahan beban puncak lebih dari 1.500 MW. Sedangkan sekarang beban puncak sudah mencapai 21.500 MW.

"Inilah yang menjadi pemikiran kami. Saat beban puncak itulah tidak menutup kemungkinan ada persoalan

suplai. Karena itu, kita sedang mengkaji untuk membuat pembangkit sendiri dengan menggunakan bahan gas. Ya jaga-jagalah. Disamping kita terus berusaha untuk menggunakan energi bersih," katanya.

Meski demikian, pihaknya terus berkomunikasi dengan PT PLN dan Pertamina dalam rangka rencana membangun pembangkit listrik berbahan gas itu. Semua itu sudah ada aturannya. Apakah nanti kalau Pelindo III membangun pembangkit sendiri masuk ke program PLN Individual Power Plant (IPP) atau bagaimana.

"Yang jelas, kami akan mengikuti aturan main yang ada. Sekali lagi dalam rencana pembangunan pembangkit listrik ini, pihaknya jangan sampai menyalahi prosedur. Karena kami ingin semuanya berjalan pada jalurnya," kata Husein.

Kalau suplai gasnya bagaimana? Kalau ketersediaan gas di Jatim tak ada masalah. Apalagi propinsi ini kebelihan gas, sehingga kalau bicara bahan bakunya tak ada persoalan. Yang menjadi pertanyaan, ada tidak jaringan pipa yang mengalir melewati jalur Terminal Teluk Lamong?

Meski demikian, pihaknya akan melakukan pembicaraan dengan Pertamina dalam hal ini Pertamina Gas (Pertagas) dan PT PLN. "Saya yakin pihak Pertamina akan mewujudkan mimpi kita itu. Apalagi, sekarang eranya kan sudah gas," katanya.

Dia yakin program tersebut akan mendapat dukungan dari Pertamina dan PLN meski investasinya tidak sedikit. Investasi yang dibutuhkan untuk pembangunan pembangkit itu memang mahal. Untuk menghasilkan 1 MW saja dibutuhkan dana sekitar 1 juta dollar AS. Yang perlu dicatat, Pelindo III akan lebih dini menggunakan energi bersih. Jadi, taruhlah pembangkit itu menghasilkan 50 MW, gas yang dibutuhkan sekitar 8-12 mmscfd.

Nantinya listrik berbahan bakar gas itu, mungkin saja tidak hanya untuk kebutuhan Pelindo III, tetapi saat-saat tertentu bisa menyuplai PLN. Dengan demikian, keberadaannya benar-benar bermanfaat.

Tidak hanya di lingkungan pelabuhan, di lingkungan transportasi pun Pelindo III akan mengarah kepada *go green*.

Nantinya, truk yang keluar masuk Teluk Lamong yang jumlahnya sekitar 1.000 per hari per harinya akan menggunakan CNG sebagai bahan bakar.

"Untuk ini, Pelindo III akan melakukan pembicaraan dengan lembaga-lembaga terkait dalam masalah ini. Setidaknya dengan Organda. Intinya bagaimana program ini sukses dan didukung oleh pengusaha angkutan. Terutama sosialisasi penggunaan gas itu sendiri hingga penyediaan SPBG-nya," katanya.



Monorel Container

Keseriusan Pelindo III untuk menjaga kebersihan udara karena pengaruh bahan bakar tidak hanya berhenti disitu saja. Sebagai upaya mengatasi kemacetan lalu lintas kendaraan pengangkut petikemas (trailer) di wilayah sekitar Pelabuhan Tanjung Perak, Pelindo III bersama PT Adhi Karya melakukan kerjasama untuk kajian guna mewujudkan rencana penyediaan alat pengangkut container otomatis (Automatic Container Transporter).

Kerjasama kedua BUMN tersebut dilandasi adanya sinergi antar Badan Usaha Milik Negara, dimana Pelindo III selaku Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang bergerak dalam pelayanan jasa kepelabuhanan dan PT Adhi Karya selaku perseroan yang bergerak dalam penyediaan jasa konstruksi termasuk dalam pembangunan infrastruktur pelabuhan.

Rencana penyediaan alat pengangkut container otomatis (Automatic Container Transporter) tersebut juga dalam rangka mendukung upaya peningkatan perekonomian di Surabaya dan kota-kota lain di Provinsi Jawa Timur dan sekitarnya bahkan untuk menunjang kelancaran pengiriman barang pada Kawasan Timur Indonesia (KTI).

Keduanya saat ini sedang melakukan kajian mendalam atas Pra Feasibility

Study (FS) yang meliputi aspek finansial, komersial, teknis dan legal serta aspek-aspek lainnya. Survey juga dilakukan terhadap lahan, demand dan tarif angkutan petikemas termasuk penempatan station train centre di connecting area antara Pelabuhan Tanjung Perak sampai dengan Terminal Multipurpose Teluk Lamong.

Pelindo III dan PT Adhi Karya pasca penandatanganan nota kesepahaman awal Mei 2013 lalu selanjutnya membentuk tim untuk mempersiapkan kajian dan langkah-langkah yang harus disusun dalam rangka pelaksanaan kerjasama usaha lebih lanjut. Dari hasil kajian bersama tersebut menjadi pertimbangan dan rekomendasi apakah perlu nantinya perusahaan patungan atau bentuk lainnya.

Proyek Monorel Container dari Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya hingga Terminal Multipurpose Teluk Lamong akan segera direalisasikan. Monorel sepanjang kurang lebih 5,6 kilometer ini akan menggunakan sistem otomatisasi penuh atau Automated Container Transporter (ACT).

"Ini yang pertama di dunia, pengangkut kontainer otomatis. Dana yang dibutuhkan Rp 2,5 triliun dengan pengerjaan 12 bulan. Ini akan mengurangi kemacetan di sekitar Tanjung Perak, Surabaya," kata Husein Latief.

Proyek monorel ini merupakan bagian dari rencana pembangunan tiga monorel oleh konsorsium tujuh badan usaha milik negara (BUMN). Ketujuh BUMN tersebut adalah PT Jasa Marga, PT Adhi Karya, PT INKA, PT LEN, PT Telkom, PT Angkasa Pura, dan Pelindo III.

Dua proyek lainnya adalah monorel penumpang Jabodetabek diperkirakan menyerap biaya hingga Rp 7 triliun, dan monorel penumpang Bandara Soekarno-Hatta Tangerang yang diestimasikan memakan biaya Rp 2,5 triliun. "Monorel itu kan berdiri di atas jalur yang sudah ada sehingga tidak perlu menggusur-gusur warga," katanya.

Moda transportasi ini dikembangkan bagi angkutan container dari stock yard atau dry port ke pelabuhan sehingga sangat praktis dan efisien. Moda monorel, di desain elevated sehingga memecahkan masalah kemacetan di jalan raya, dan menjamin ketepatan waktu bagi penggunaannya. Produk ini juga



Tanjung Emas Percepat Renovasi Terminal Penumpang

Kegiatan renovasi terminal penumpang Tanjung Emas dipercepat agar bisa menampung penumpang lebih banyak saat terjadi puncak arus mudik maupun balik.

Data realisasi arus penumpang di Tanjung Emas tahun 2009 hingga tahun 2012 tercatat rata-rata pertumbuhan jumlah penumpang yang naik sekitar 18 % atau 5.538 orang per tahun. Sedangkan rata-rata jumlah penumpang yang turun sekitar 13 % atau 3.451 orang. Selama kegiatan arus mudik yang diamati pada H-15 dan arus balik pada H+15 berlangsung terdapat tujuh ruas trayek dari dan ke Pelabuhan Tanjung Emas, yakni Semarang-Banjarmasin, Semarang-Pontianak, Semarang-Kumai, Semarang-Sampit, Semarang-Batulicin, Semarang-Ketapang, dan Semarang-Tg.Priok.

Melihat adanya pertumbuhan jumlah penumpang embarkasi (naik) maupun yang debarkasi (turun) selama kurun waktu terakhir, maka selama pelaksanaan angkutan lebaran tahun 2013 di Pelabuhan Tanjung Emas diprediksikan meningkat sebesar 15 % dibandingkan tahun 2012. Penumpang yang sebelumnya berjumlah 85.130 orang pada tahun 2012, diprediksi akan meningkat sebesar 97.900 orang selama 32 hari kegiatan arus mudik dan balik.

Menanggapi hal tersebut, GM Cabang Tanjung Emas-Tri Suhardi menyatakan akan mempercepat program renovasi terminal penumpang. "Target kita memang sebelum *peak season* atau Hari Raya Idul Fitri, renovasi sudah selesai, setidaknya untuk pekerjaan-pekerjaan besar sehingga langsung bisa digunakan oleh para penumpang untuk berteduh saat panas maupun hujan."

Tri Suhardi juga menambahkan per akhir bulan Juni, progress fisik pembangunan terminal penumpang telah mencapai 75%. Sisanya akan dikebut saat bulan puasa berlangsung. "Data statistik penumpang realisasi tahun 2012 menunjukkan, per harinya terdapat rata-rata sekitar 3.000-an orang yang melakukan aktivitas debarkasi dan embarkasi di Terminal Penumpang dan sekitarnya."

"Setelah renovasi, terminal penumpang yang sebelumnya hanya mampu menampung 2.500 orang bisa mencapai 3.500 hingga 4.000-an penumpang. Karena itu, personel keamanan gabungan dari instansi Pelindo III, KSOP, dan Kepolisian Sektor Kawasan Pelabuhan akan turut membantu dalam mengatur arus penumpang."

Program renovasi terminal penumpang sendiri dimulai pada bulan Desember tahun lalu. Selain untuk fungsi ketertiban, renovasi atau revitalisasi terminal penumpang bertujuan untuk memberikan kenyamanan bagi para penumpang kapal.

Berbeda dengan tahun lalu yang menyediakan 14 unit kapal, selama arus mudik dan balik berlangsung, nantinya para operator kapal akan menyediakan 12 unit kapal. Dengan rincian PT PELNI sebanyak lima unit kapal (KM. Sirimau, KM. Lawit, KM. Bukit Raya, KM. Leuser, dan KM. Egon), PT DLU sebanyak enam unit kapal (KM. Dharma Kencana II, KM. Dharma Ferry II, KM. Kirana I, KM. Kirana III, KM. Satya Kencana I, dan KM. Satya Kencana II), dan PT ASDP Indonesia Ferry yang mengoperasikan satu unit kapal (KM. Kalibodri).

Peningkatan jumlah penumpang yang cukup signifikan diprediksikan akan terjadi pada ruas trayek dominan seperti Semarang-Banjarmasin, Semarang-Kumai, Semarang-Sampit, Semarang-Pontianak, dan Semarang-Ketapang. Sedangkan untuk titik crowded (lonjakan penumpang) akan diprediksi berlangsung mulai dari H-10 sampai dengan H-1 Lebaran. Sedangkan untuk arus balik diperkirakan mulai H+3 hingga H+15. "Untuk tahun 2012, puncak arus mudik terjadi saat H-1 lebaran sebanyak 4.841 orang dan puncak arus balik pada H+15 sebanyak 11.487 orang", tambah Tri suhardi menutup perbincangan dengan Dermaga (Berlian).

Lebaran, 13 Terminal Penumpang Disiapkan

Menghadapi arus lebaran tahun 2013, Pelindo III akan memasang sejumlah tenda tambahan pada beberapa terminal penumpang kapal laut yang tersebar di tujuh propinsi di Indonesia. Antisipasi tersebut akan dimulai dari H-15 hingga H+15 Idul Fitri 1434 H.

Sedikitnya ada 13 terminal penumpang kapal laut di lingkungan Pelindo III yang dipersiapkan untuk disinggahi oleh para penumpang kapal laut yang hendak mudik dan balik pada lebaran tahun 2013 ini.

"Direktur Utama telah memerintahkan kepada para GM Cabang yang selama ini menjadi tujuan bagi para pemudik untuk melakukan kegiatan perbaikan dan renovasi ruangan terminal penumpang agar mampu dan layak untuk menampung penumpang lebih banyak dari kapasitas eksisting serta lebih nyaman," ujar Edi Priyanto, Kepala Humas Pelindo III kepada Dermaga pertengahan Juli lalu.

Menurutnya, meningkatnya jumlah penumpang pada arus mudik dan balik menggunakan kapal laut juga harus diikuti dengan upaya peningkatan pengamanan pada akses keluar dan masuk pelabuhan termasuk pada lokasi terminal penumpang kapal laut.

Edi menambahkan, pada masing-masing terminal penumpang juga akan disiapkan posko terpadu lebaran di bawah komando Otoritas Pelabuhan. Posko terpadu itu akan diisi oleh anggota yang berasal dari unsur pelabuhan seperti Syahbandar, Pelindo III, Operator Kapal, Kepolisian Pelabuhan, Angkatan Laut, institusi dan unit kerja lainnya.

"Guna menunjang kenyamanan para penumpang kapal laut, maka terminal penumpang juga akan dilengkapi dengan fasilitas pendukung yang memadai seperti toilet, ruang kesehatan, ruang menyusui, ruang lansia & difable, kantin, mushola, ruangan khusus merokok, kantin dan souvenir serta hiburan," lanjutnya.

Dia memprediksi beberapa pelabuhan strategis di lingkungan Pelindo III yang akan mengalami peningkatan jumlah penumpang kapal laut. Pelabuhan-pelabuhan tersebut meliputi Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, Pelabuhan Sampit Kalimantan Tengah, Pelabuhan Kumai Kalimantan Tengah dan Pelabuhan

Batulicin Kalimantan Selatan.

Berikut ini 13 terminal penumpang kapal laut di wilayah kerja Pelindo III yang disiapkan untuk menghadapi arus lebaran Tahun 2013:

1. Terminal Penumpang Sementara (eks. Gudang 100) seluas 4.500 m2 dan Terminal Penumpang Roro 2.573 m2 di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya (Jatim), kapasitas penumpang sebanyak 3.000 orang;
2. Terminal Penumpang Tanjung Emas dengan luasan 4.500 m2 di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang (Jateng), kapasitas penumpang sebanyak 2.500 orang;
3. Terminal Penumpang Bandarmasih dengan luasan 2.574 m2 di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin (Kalsel), kapasitas penumpang sebanyak 2.250 orang;
4. Terminal Penumpang Jana Segara Sanggraha dengan luasan 1.468 m2 di Pelabuhan Benoa (Bali), dengan disediakan tempat duduk untuk sedikitnya 800 orang;
5. Terminal Penumpang Helong dan Sasando dengan luasan 750 m2 di Pelabuhan Tenau Kupang (NTT), kapasitas penumpang sebanyak 600 orang;
6. Terminal Penumpang Tanjung Wangi dengan luasan 616 m2 di Pelabuhan Tanjung Wangi Banyuwangi (Jatim), kapasitas penumpang sebanyak 400 orang;
7. Terminal Penumpang Gresik dengan luasan 300 m2 di Pelabuhan Gresik (Jatim), kapasitas penumpang sebanyak 200 orang;
8. Terminal Penumpang Sampit dengan luasan 1.800 m2 di Pelabuhan Sampit (Kalteng), kapasitas penumpang sebanyak 1.500 orang;
9. Terminal Penumpang Kumai dengan luasan 624 m2 di Pelabuhan Panglima Utar Kumai (Kalteng), kapasitas penumpang sebanyak 800 orang;
10. Terminal Penumpang Lembar dengan luasan 522,72 m2 di Pelabuhan Lembar (NTB), kapasitas penumpang sebanyak 300 orang;
11. Terminal Penumpang Batulicin dengan luasan 3.680 m2 di Pelabuhan Batulicin (Kalsel), kapasitas penumpang sebanyak 700 orang;
12. Terminal Penumpang Sadang Bui dengan luasan 597 m2 di Pelabuhan Maumere (NTT), kapasitas penumpang sebanyak 400 orang;

13. Terminal Penumpang Bima dengan luasan 470 m2 di Pelabuhan Bima (NTB), kapasitas penumpang sebanyak 700 orang.

Kesiapan Tanjung Perak

Pelindo III memprediksikan jumlah penumpang mudik kapal laut yang melalui Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya pada lebaran tahun ini tidak terlalu signifikan. Hal itu didasarkan pada catatan arus mudik tahun 2012 lalu masyarakat lebih memilih menggunakan transportasi udara.

Diperkirakan arus mudik kapal laut akan mulai terjadi pada H-15 hingga H+15. Berbeda siklusnya dengan arus mudik darat yang diperkirakan terjadi pada H-7 hingga H+7.

"Realisasi jumlah arus mudik dan balik tahun 2012 (H-15 sampai dengan H+15) jumlahnya mengalami penurunan sekitar 19% dibanding tahun 2011. Tahun ini kami perkirakan jumlahnya juga akan stagnan. Walaupun naik, dalam kisaran satu digit. Apalagi beberapa tahun terakhir ini frekuensi dan jalur penerbangan antar pulau dan antar kota semakin banyak, sehingga ini juga menjadi alternatif pilihan mudik dan balik selain menggunakan kapal laut," ujar Edi Priyanto Kepala Humas Pelindo III.

Menurutnya, pada tahun lalu jumlah pemudik kapal laut yang melalui Pelabuhan Tanjung Perak sebanyak 131.835 penumpang, turun dari jumlah tahun 2011 yang mencapai 163.480 penumpang.

Penurunan tersebut dipicu dengan adanya penerbangan murah yang ditawarkan sejumlah maskapai penerbangan. Di Banjarmasin misalnya, karena frekuensi penerbangan Banjarmasin-Surabaya (PP) sudah semakin banyak, maka arus penumpang kapal laut tahun 2012 mengalami penurunan yang cukup drastis mencapai angka 25%.

Walaupun demikian ada beberapa pelabuhan yang diprediksi masih cukup besar jumlah pemudik yang menggunakan moda transportasi kapal laut seperti dari Sampit, Kumai, Batulicin dan Makassar.

"Kalau dari Sampit, Kumai dan Batulicin masyarakatnya masih banyak yang memilih mudik menggunakan kapal laut. Selain karena jalur udara masih relatif jarang, sebagian besar masyarakatnya bekerja di sektor non formal dan tidak terikat waktu, seperti pedagang, pekerja perkebunan dan lain



Lebaran, 13 Terminal Penumpang Disiapkan

Menghadapi arus lebaran tahun 2013, Pelindo III akan memasang sejumlah tenda tambahan pada beberapa terminal penumpang kapal laut yang tersebar di tujuh propinsi di Indonesia. Antisipasi tersebut akan dimulai dari H-15 hingga H+15 Idul Fitri 1434 H.

Sedikitnya ada 13 terminal penumpang kapal laut di lingkungan Pelindo III yang dipersiapkan untuk disinggahi oleh para penumpang kapal laut yang hendak mudik dan balik pada lebaran tahun 2013 ini.

"Direktur Utama telah memerintahkan kepada para GM Cabang yang selama ini menjadi tujuan bagi para pemudik untuk melakukan kegiatan perbaikan dan renovasi ruangan terminal penumpang agar mampu dan layak untuk menampung penumpang lebih banyak dari kapasitas eksisting serta lebih nyaman," ujar Edi Priyanto, Kepala Humas Pelindo III kepada Dermaga pertengahan Juli lalu.

Menurutnya, meningkatnya jumlah penumpang pada arus mudik dan balik menggunakan kapal laut juga harus diikuti dengan upaya peningkatan pengamanan pada akses keluar dan masuk pelabuhan termasuk pada lokasi terminal penumpang kapal laut.

Edi menambahkan, pada masing-masing terminal penumpang juga akan disiapkan posko terpadu lebaran di bawah komando Otoritas Pelabuhan. Posko terpadu itu akan diisi oleh anggota yang berasal dari unsur pelabuhan seperti Syahbandar, Pelindo III, Operator Kapal, Kepolisian Pelabuhan, Angkatan Laut, institusi dan unit kerja lainnya.

"Guna menunjang kenyamanan para penumpang kapal laut, maka terminal penumpang juga akan dilengkapi dengan fasilitas pendukung yang memadai seperti toilet, ruang kesehatan, ruang menyusui, ruang lansia & difable, kantin, mushola, ruangan khusus merokok, kantin dan souvenir serta hiburan", lanjutnya.

Dia memprediksi beberapa pelabuhan strategis di lingkungan Pelindo III yang akan mengalami peningkatan jumlah penumpang kapal laut. Pelabuhan-pelabuhan tersebut meliputi Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, Pelabuhan Sampit Kalimantan Tengah, Pelabuhan Kumai Kalimantan Tengah dan Pelabuhan Batulicin Kalimantan Selatan.

Berikut ini 13 terminal penumpang kapal laut di wilayah kerja Pelindo III yang disiapkan untuk menghadapi arus lebaran Tahun 2013:

1. Terminal Penumpang Sementara (eks. Gudang 100) seluas 4.500 m2 dan Terminal Penumpang Roro 2.573 m2 di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya (Jatim), kapasitas penumpang sebanyak 3.000 orang;
2. Terminal Penumpang Tanjung Emas dengan luasan 4.500 m2 di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang (Jateng), kapasitas penumpang sebanyak 2.500 orang;
3. Terminal Penumpang Bandarmasih dengan luasan 2.574 m2 di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin (Kalsel), kapasitas penumpang sebanyak 2.250 orang;
4. Terminal Penumpang Jana Segara Sanggraha dengan luasan 1.468 m2

di Pelabuhan Benoa (Bali), dengan disediakan tempat duduk untuk sedikitnya 800 orang;

5. Terminal Penumpang Helong dan Sasando dengan luasan 750 m² di Pelabuhan Tenau Kupang (NTT), kapasitas penumpang sebanyak 600 orang;
6. Terminal Penumpang Tanjung Wangi dengan luasan 616 m² di Pelabuhan Tanjung Wangi Banyuwangi (Jatim), kapasitas penumpang sebanyak 400 orang;
7. Terminal Penumpang Gresik dengan luasan 300 m² di Pelabuhan Gresik (Jatim), kapasitas penumpang sebanyak 200 orang;
8. Terminal Penumpang Sampit dengan luasan 1.800 m² di Pelabuhan Sampit (Kalteng), kapasitas penumpang sebanyak 1.500 orang;
9. Terminal Penumpang Kumai dengan luasan 624 m² di Pelabuhan Panglima Utar Kumai (Kalteng), kapasitas penumpang sebanyak 800 orang;
10. Terminal Penumpang Lembar dengan luasan 522,72 m² di Pelabuhan Lembar (NTB), kapasitas penumpang sebanyak 300 orang;
11. Terminal Penumpang Batulicin dengan luasan 3.680 m² di Pelabuhan Batulicin (Kalsel), kapasitas penumpang sebanyak 700 orang;
12. Terminal Penumpang Sadang Bui dengan luasan 597 m² di Pelabuhan Maumere (NTT), kapasitas penumpang sebanyak 400 orang;
13. Terminal Penumpang Bima dengan luasan 470 m² di Pelabuhan Bima (NTB), kapasitas penumpang sebanyak 700 orang.

Kesiapan Tanjung Perak

Pelindo III memprediksikan jumlah penumpang mudik kapal laut yang melalui Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya pada lebaran tahun ini tidak terlalu signifikan. Hal itu didasarkan pada catatan arus mudik tahun 2012 lalu masyarakat lebih memilih menggunakan transportasi udara.

Diperkirakan arus mudik kapal laut akan mulai terjadi pada H-15 hingga H+15. Berbeda siklusnya dengan arus mudik darat yang diperkirakan terjadi pada H-7 hingga H+7.

“Realisasi jumlah arus mudik dan balik tahun 2012 (H-15 sampai dengan H+15) jumlahnya mengalami penurunan sekitar 19% dibanding tahun 2011. Tahun ini kami perkirakan jumlahnya juga akan stagnan. Kalaupun naik, dalam kisaran satu digit. Apalagi beberapa tahun terakhir ini frekuensi dan jalur penerbangan antar pulau dan antar kota semakin banyak, sehingga ini juga menjadi alternatif pilihan mudik dan balik selain menggunakan kapal laut,” ujar Edi Priyanto Kepala Humas Pelindo III.

Menurutnya, pada tahun lalu jumlah pemudik kapal laut yang melalui Pelabuhan Tanjung Perak sebanyak 131.835 penumpang, turun dari jumlah tahun 2011 yang mencapai 163.480 penumpang.



Penurunan tersebut dipicu dengan adanya penerbangan murah yang ditawarkan sejumlah maskapai penerbangan. Di Banjarmasin misalnya, karena frekuensi penerbangan Banjarmasin-Surabaya (PP) sudah semakin banyak, maka arus penumpang kapal laut tahun 2012 mengalami penurunan yang cukup drastis mencapai angka 25%.

Walau demikian ada beberapa pelabuhan yang diprediksi masih cukup besar jumlah pemudik yang menggunakan moda transportasi kapal laut seperti dari Sampit, Kumai, Batulicin dan Makassar.

“Kalau dari Sampit, Kumai dan Batulicin masyarakatnya masih banyak

yang memilih mudik menggunakan kapal laut. Selain karena jalur udara masih relatif jarang, sebagian besar masyarakatnya bekerja di sektor non formal dan tidak terikat waktu, seperti pedagang, pekerja perkebunan dan lain sebagainya,” tambahnya.

Pelindo III sendiri telah mempersiapkan fasilitas bagi kapal penumpang yang mengangkut para pemudik di Pelabuhan Tanjung Perak. Fasilitas itu meliputi tiga lokasi tambatan kapal penumpang yakni Dermaga Jamrud Utara sepanjang 500 meter, Dermaga Jamrud Selatan sepanjang 120 meter dan Dermaga Kade Perak sepanjang 120 meter serta tambatan untuk kapal Ro-Ro. Lokasi tambatan tersebut dapat disandari oleh lima kapal sekaligus.

Khusus untuk melayani penumpang lebaran, Pelabuhan Tanjung Perak sementara waktu menggunakan terminal penumpang sementara dengan kapasitas tampung 2.000 orang dan terminal penumpang Ro-Ro dengan kapasitas 1.000 orang.

“Karena terminal penumpang modern masih dalam proses pembangunan, maka eks gudang 100 yang sudah disulap menjadi terminal penumpang sementara akan digunakan untuk terminal penumpang pada arus mudik dan balik lebaran tahun 2013,” ungkapnya mengakhiri perbincangan. (Berlian)

Menu Khas

Ramadhan dan Hari Raya di Mancanegara

Hari raya keagamaan selalu disambut penuh sukacita. Setiap etnis memiliki tradisi berbeda untuk memperingati hari raya. Yang sama adalah bahwa tradisi hari raya yang selalu ditunggu tak lain kuliner khasnya. Ini liputannya untuk Anda.

Puasa selain melatih kesabaran, kesederhanaan dan rasa berbagi ternyata secara medis juga terbukti sebagai proses detoksifikasi mesin tubuh yang terlalu lelah bekerja dan banyak menimbun zat berbahaya selama satu tahun. Setelah berpuasa Ramadhan selama satu bulan penuh, umat muslim di seluruh dunia akhirnya siap menyambut datangnya hari kemenangan Idul Fitri.

Hari raya umat Islam yaitu Idul Fitri selalu disambut dengan meriah di seluruh dunia. Beragam persiapan sudah dilakukan jauh hari sebelumnya. Yang paling unik adalah tradisi makan bersama keluarga yang hampir dilakukan semua etnis di dunia. Biasanya saat Idul Fitri (di Indonesia disebut lebaran, Red) akan disuguhkan menu khas yang jarang ditemui sehari-hari.



INDONESIA

Indonesia yang terdiri atas bermacam suku memang memiliki kuliner khas yang berbeda pula. Untuk berbuka puasa, biasanya Orang Indonesia memakan hidangan ringan yang bersantan dan manis seperti kolak. Namun biasanya yang lazim ditemui di meja suguhan bangsa ini saat lebaran adalah ketupat yang dimakan bersama opor ayam dan sambal goreng ati. Kuliner lebaran di Indonesia yang banyak diadopsi dari rumpun melayu memang didominasi oleh sajian berkuah santan dan berasa pedas.





YORDANIA

Qatayef merupakan adonan tepung seperti pancake yang digulung. Di bagian tengahnya diberi isian krim dan kacang pistachio. Teksturnya lembut dengan isian yang terasa lumer di lidah. Cacahan kasar kacang pistachio menambah tekstur renyah.

Sup freekeh yang hangat gurih juga lazim dinikmati saat berbuka. Terbuat dari freekeh atau sereal gandum hijau yang dimasak bersama bawang bombay dan diberi kaldu dan daging ayam. Rasanya gurih dengan tekstur lembut.



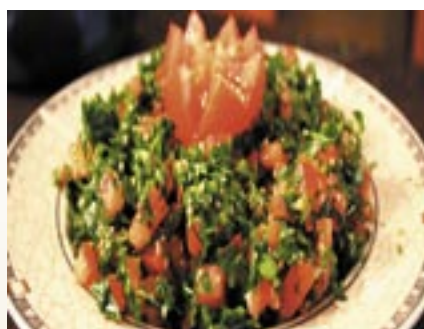
TURKI

Penduduk setempat punya dua makanan khas untuk berbuka puasa. Dua makanan tersebut wajib ada di setiap kali waktu buka puasa tiba. Pertama adalah Roti Pide yang hanya dijual pada saat bulan puasa. Roti ini disantap dengan sup iftariye sebagai makanan pembuka.

Ada juga Güllaç makanan yang disantap setelah hidangan utama atau bisa disebut sebagai pencuci mulut. Makanan ini terbuat dari air mawar dan disajikan dengan berbagai rempah khas Turki.

LEBANON

Di negara ini banyak sekali makanan yang dijumpai ketika berbuka puasa. Namun, menu khas untuk buka puasa di Lebanon adalah mezza, hoomus, dan berbagai macam daging panggang. Semua menu itu disajikan menjadi satu.



MESIR

Mesir punya makanan khas berbuka puasa bernama Medames dan Molokheya. Menu-menu tersebut wajib ada di saat Ramadhan tiba. Molokheya yang dibuat dari ayam dan nasi, disantap sebagai hidangan utama.



INDIA

Masyarakat muslim di India punya satu makanan khas untuk berbuka puasa. Makanan khas tersebut adalah Hyderabad Haleem. Nama makanan ini diambil dari nama daerah yang mayoritas adalah umat muslim. Hyderabad Haleem merupakan makanan yang mirip bubur gandum dengan citarasa yang pedas, gurih, dan biasanya disajikan dengan daging domba.



PAKISTAN

Negara ini punya satu menu khas untuk berbuka puasa bernama, Samosa. Saat bulan Ramadhan tiba, banyak sekali warung atau toko yang menjual samosa. Samosa adalah makanan khas yang lezat dan punya rasa pedas serta berbentuk segitiga. Makanan ini akan disiram saus di atasnya.



MALAYSIA

Umat Muslim di Malaysia memiliki kebiasaan yang cukup unik yakni berbuka puasa dengan makanan kering dan kurma segar. Ada berbagai macam makanan khas Malaysia yang tersedia seperti air tebu, nasi lemak, laksa, percek ayam, nasi ayam, sate dan lain-lain. Walaupun sebenarnya makanan tersebut juga dapat dijumpai selain pada bulan Ramadhan, tapi rasanya kurang lengkap berbuka puasa di Malaysia tanpa menu-menu di atas. (Mutiara, dari berbagai sumber)



BANGLADESH

Umat Muslim Bangladesh mempunyai beberapa menu khas yang biasanya disajikan ketika berbuka. Piyaju, beguni, jilapi, muri, halim, tanggal, samosa, dal puri, chola, dan berbagai jenis buah-buahan seperti semangka akan menjadi hidangan berbuka. Sementara minuman seperti rooh afza dengan berbagai cita rasa dan serbet lemon adalah menu berbuka cukup populer di seluruh Bangladesh.



PT Pelindo Marine Service Yacht Pariwisata di Dumping Area



PT PMS mulai ekspansi usaha membangun fasilitas parkir tall-ship menangkap peluang pendapatan

SAAT manajemen Pelindo III melakukan spin-off Unit Perkapalan menjadi anak perusahaan dengan nama PT Pelindo Marine Service (PMS), ada saja yang berkata: apakah anak perusahaan ini akan bisa berkembang, dan tidak justru memberatkan perusahaan induk?

Ternyata kekawatiran itu tak cukup beralasan, seperti ungkap Kahumas Pelindo III Edi Priyanto "Lewat kajian cukup mendalam yang dilakukan sejak mula, kemudian pemisahan menjadi unit usaha mandiri, diprediksi usaha ini cukup prospektif. Nyatanya, belum lagi setahun menjadi anak perusahaan PMS sudah menunjukkan kinerja yang on the track dengan hasil positif."

Selain pendapatan dari perawatan alat apung yang datang dari luar, PMS juga telah menghasilkan rekayasa teknologi dengan membuat kapal keruk yang diminati banyak pihak. Tak berhenti sampai di situ, karena kini PMS sedang menekuni program rekayasa membangun kapal dengan memanfaatkan body bekas pesawat udara yang selama ini lebih banyak dikilo dan menjadi bahan pembuat sendok/garpu. Dan dalam waktu dekat kedepan, anak perusahaan yang berkantor di Jl. Prapat Kurung Utara ini juga akan mulai melakukan bisnis yang berskala luas, dengan melebarkan sayap usaha sampai ke Pulau Dewata, Bali.

Perairan Kotor

Berawal dari kritik Pemkot Denpasar terhadap beberapa institusi di wilayahnya yang dinilai berpotensi jadi "pemasok" material pencemar

lingkungan. Selain industri pencelupan dan perhotelan, tebaran sampah juga merambah Pantai Kuta yang menjadi ikon pariwisata dunia. Bahkan Pelabuhan Benoa juga dikategorikan sebagai lokasi yang produksi sampahnya menjadi salah satu penyebab *complain* wisatawan asing (wisman) yang terbiasa hidup dengan standar kesehatan lingkungan hidup yang ketat.

Awalnya Pemkot menilai para penumpang kapal yang singgah di Pelabuhan Benoa sering secara sembarangan membuang sisa bungkus makanan atau sampah lainnya. Sebagian perairan Benoa pada waktu-waktu tertentu memang menjadi sangat kotor. Tetapi dalam kajian lebih mendalam terbukti bahwa hal itu bukan disebabkan oleh perilaku penumpang kapal, lebih-lebih kapal wisata asing. Kepada Pemkot dan petinggi Kantor Lingkungan Hidup (KLH), Manajemen Pelindo III Benoa menjelaskan bahwa penyebab penumpukan sampah di sebagian perairan pelabuhan, disebabkan oleh siklus aliran air laut pada musim timur/tenggara yang mengangkut sampah ke wilayah pelabuhan. Seperti halnya pantai Kuta di bagian barat Kabupeten Badung, Pelabuhan Benoa yang berada di sisi selatan kota Denpasar, berlokasi pada open-sea yang pada musim-musim tertentu mendapat "kiriman" sampah dari tempat lain. Lebih-lebih Pelabuhan Benoa yang lokasinya menjorok ke dalam, akan menjadi "kantong" sampah yang terbawa masuk oleh arus kuat pasang naik, dan terdorong angin musim. Ketika air mulai surut, akumulasi sampah ini tak terangkut kembali ke laut lepas, karena terhalang Pulau Serangan di sisi timur serta lekukan Tanjung Benoa di sisi selatan.

"Kantong sampah" di Pelabuhan Benoa terkonsentrasi di areal perairan depan menara pandu, yang digunakan sebagai tambatan kapal-kapal patroli pihak kepolisian, serta sebagian *medium cruise* yang mempunyai kegiatan di sekitar Bali, seperti perjalanan wisata ke Nusa Lembongan, Nusa Ceningan dan Nusa Penida di kabupaten Klungkung. Berbagai upaya pembersihan perairan antara lain dengan menggandeng LSM pecinta lingkungan untuk memungut sampah-sampah plastik, kaleng dan daun/ ranting yang mengapung, kemudian dibuang ke tempat pembuangan akhir yang disediakan oleh Pemkot Denpasar. Namun hasilnya belum maksimal karena masuknya sampah ke kolam pelabuhan terpicu oleh perilaku alam terkait dengan pasang surut, hingga penanganannya harus komprehensif dengan pencegahan dari sumber awalnya.

Terminal Marina

Kondisi seperti itu cukup dilematis, karena kapal-kapal *yacht* yang diharap menjadi salah satu sumber pendapatan dari sektor pariwisata, justru sebagian masih harus sandar di tengah genangan sampah. Saat itu tiap hari terdapat sekitar 80 – 100 *yacht* yang menjadikan Pelabuhan Benoa sebagai *home base*. Padahal Pelabuhan Benoa belum punya dermaga khusus *yacht* yang kegiatannya dikelola beberapa *provider* yang lebih fokus menyelenggarakan pelayaran wisata, dibanding penanganan kapal-kapal tiang tinggi, hingga kondisi di lokasi tambatan belum dapat tertata dengan baik. Tetapi berdasar pertimbangan potensi besar yang bisa menjadi peluang bisnis, Manajemen Pelabuhan Benoa berencana pembangunan Terminal Marina yang bisa menampung kapal-kapal *yacht* hingga sebanyak 500 unit.

Rencana pembangunan terminal marina bergulir bagaikan pepatah bertemu ruas dengan batang, karena Direktur Utama PT. Pelindo Marine Service (PMS) segera menangkap peluang yang muncul. Lewat beberapa kali diskusi mendalam, terjadilah kesepakatan bersama untuk mengembangkan Terminal Marina di Pelabuhan Benoa. Baik GM Pelabuhan Benoa yang kala itu dijabat oleh Iwan Sabatini maupun Dirut PMS Moch Chairael Anwar mengakui bahwa sinergi yang terjalin itu termotivasi dari perairan kotor yang sempat mengganggu citra Benoa sebagai pelabuhan pariwisata.

"Disamping fenomena adanya perairan kotor di area bekas stasiun pandu, saat itu di sisi utara Pelabuhan Benoa yang berdekatan dengan pembangunan Bali Toll, juga tampak kotor, karena menjadi dumping area. Terpicu oleh kondisi itu, apa salahnya kalau PT PMS mengambil langkah pemanfaatan dengan membangun "*Benoa Marine Yacht Center*" (BLYC), yang juga berarti sejalan dengan pengembangan Pelabuhan Benoa sesuai amanah MP3EI" jelas Chairael Anwar kepada Dermaga.

Dijelaskan dalam rangka menangkap peluang memperoleh pendapatan, PT PMS bermaksud memanfaatkan dumping area sebagai fasilitas parkir, pembangunan dan perbaikan *yacht*. Konsep pengelolaan lahan, meliputi pembangunan fasilitas,



serta pengelolaan dan pelayanan *ship/yacht building and repair* berupa dock tertutup dan *graving dock*. Selain itu juga terdapat *boat/yacht parking* (*floating park, indoor rack parking, outdoor rack parking*). Fasilitas juga akan ditunjang dengan *workshop & ware house, marine showroom/exhibition building* dan fasilitas pendukung lain, dengan investasi mencapai sekitar Rp.600 miliar.

Pada akhir penjelasan Dirut PMS mengatakan: guna sosialisasi terhadap langkah inovasi perusahaan yang dipimpinnya, dalam waktu dekat di Benoa akan dilaksanakan "Sail Expo" yang akan diikuti oleh 150 *yacht* berbendera asing yang terdiri dari 138 *small yacht* dan 12 *mega yacht* pada area *indoor* dan 170 *yacht* di lapangan terbuka. Selain itu, pameran juga akan diikuti oleh para pengusaha yang bergerak dalam bisnis alat penunjang maupun perawatan *yacht*. (Nilam)

Pengoperasian
HMC di Jamrud
Utara menepis
spekulasi adanya
“ganjalan” antara
TO dengan PBM
konsorsium

Kinerja PT Jaskotama Mendukung **Terminal Jamrud**

PADA awalnya keberadaan empat dari tujuh unit *Harbour Mobile Crane* (HMC) yang dijanjikan akan dipasang di Dermaga Jamrud Utara, Pelabuhan Tanjung Perak, sempat memancing spekulasi bahwa program revitalisasi yang diluncurkan oleh manajemen Pelindo III sejak awal tahun 2011, tak berjalan dengan optimal. Salah seorang investor pengadaan alat bongkar muat bernilai Rp35 miliar tersebut, sempat buka suara lewat media, mempertanyakan komitmen Terminal Operator (TO) dalam merangkul Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang tergabung dalam konsorsium, untuk menyelenggarakan kegiatan bongkar muat di salah satu terminal andalan tersebut.

"Kami tidak mengingkari komitmen. Bahwa saat itu pengoperasian HMC belum dapat dilakukan, hal tersebut terkait dengan pertimbangan teknis. Seperti diketahui, guna mendukung aktivitas alat bongkar muat dengan bobot ratusan ton tersebut, perlu dilakukan perkuatan pada dermaga yang sudah berusia pakai hampir seratus tahun tersebut," jelas Deputy General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Perak Bambang Hasbullah dalam suatu percakapan dengan Reporter Dermaga.

Dijelaskan juga bahwa konstruksi *Caisson* di Dermaga Jamrud Utara dikawatirkan tak akan mampu mendukung operasional alat bongkar muat tipe mutakhir. Untuk itu, diperlukan upaya peningkatan daya dukung dengan mengisi rongga-rongga dan mempertebal lapisan beton pada lantai dermaga, yang baru bisa digunakan setelah benar-benar kering.

Revitalisasi & Pengembangan

Pada akhir dekade 90-an, arus kunjungan kapal di Pelabuhan Tanjung Perak telah mencapai kisaran 14.500 unit, dengan arus barang mencapai hampir 16 juta ton, dengan tingkat penggunaan dermaga mencapai 65%. Kondisi ini memicu keawatiran akan terjadinya kongesti, apabila tak dilakukan upaya pengembangan fasilitas. Namun untuk membangun fasilitas baru pada lahan eksisting yang memiliki keterbatasan, tidak lagi memungkinkan. Karenanya, pada masa itu muncul pemikiran dari manajemen Pelindo III untuk mengembangkan fasilitas dengan membangun pelabuhan baru di beberapa areal yang direkomendasi konsultan, yaitu salah satu dari lokasi di Gresik, Lamong Site, Lamong Bay, North Kalimireng, South Kalimireng, Ujung Piring/Sembilangan, Tanjung Sawo atau Junganyar.

Rencana yang telah matang tersebut tak berlanjut, dan sebagai solusi dilakukan revitalisasi terminal-terminal yang terdapat di Pelabuhan Tanjung Perak. Di luar Terminal Berlian yang dikelola PT BJTI maka Terminal Nilam mendapat prioritas untuk revitalisasi yang saat ini telah beroperasi dengan potensi cukup signifikan. Giliran selanjutnya adalah Terminal Mirah, yang sejak dioperasikan juga menunjukkan pertumbuhan positif.

Ke depan, setiap terminal di Pelabuhan Tanjung Perak akan berfungsi sebagai *dedicated berth*, yang akan memudahkan dalam pengoperasian, karena setiap terminal hanya akan diperuntukkan bongkar muat komoditas tertentu,

"Revitalisasi Terminal Jamrud Utara, dimulai dengan merobohkan gudang 106 dan 107, disusul gudang-gudang lainnya yang dinilai tidak lagi efisien dioperasikan. Lahan bekas gudang itu selanjutnya dimanfaatkan menjadi lapangan penumpukan" jelas Deputy GM Tanjung Perak pula.

Sesuai dengan komitmen Manajemen Pelindo III, pengadaan tujuh unit HMC di Terminal Jamrud tetap berdasar pertimbangan pemberian kesempatan kerjasama dengan Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang tergabung pada konsorsium PT Jamrud Stevedoring Konsorsium Utama (Jaskotama), serta pihak lain yang memiliki cukup kemampuan, di antaranya anak perusahaan Pelindo III PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI).

Peningkatan Kapasitas

Janji manajemen Pelindo III dalam revitalisasi Terminal Jamrud Utara dapat dibuktikan pada pekan kedua Mei 2012 lalu, ketika Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto berkenan melakukan pengoperasian perdana tiga dari empat unit HMC yang sudah terpasang. Langkah *out of the box* berupa peresmian pada malam hari, memberi arti telah terjadinya peningkatan kapasitas produksi bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Perak. Tiga unit HMC tersebut langsung di "genjot" membongkar 40.000 ton kedelai yang dimuat oleh kapal "Azure" berbendera Argentina. Kapal yang memiliki panjang 225 meter dan *draft* 8,5 meter diprediksi mampu melakukan bongkar dalam waktu paling lama empat hari. Dalam pelaksanaannya kemudian ternyata seluruh pekerjaan yang dilaksanakan konsorsium PBM PT Jaskotama justru hanya memerlukan waktu hanya 3 hari saja.

"Prestasi yang dicapai Jaskotama, menunjukkan keseriusannya sebagai mitra kerja Pelindo III, sekaligus membuktikan profesionalisme mereka" tutur Deputy GM Tanjung Perak.

Pada kesempatan pengoperasian pertama alat bongkar muat HMC,

Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto menyampaikan ucapan terima kasih kepada *Cargo Owner* yang telah memberikan kepercayaan kepada Pelabuhan Tanjung Perak, serta rasa terima kasih juga telah disampaikan kepada Direktur Utama PT Jaskotama sebagai konsorsium PBM di Terminal Jamrud Utara yang menjadi pelaksana pembongkaran perdana menggunakan HMC.

"Pesan saya untuk PT Jaskotama pendek saja: kalau 40.000 ton kedelai ini bisa dibongkar dalam waktu 3 hari, itu merupakan prestasi yang hebat" kata Dirut Pelindo III bernada "tantangan" untuk mempercepat bongkar muat.

Peralatan Pendukung

Guna meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa dan memberi kepuasan bagi pelanggan sejak akhir tahun 2012 lalu kegiatan bongkar muat barang di Terminal Jamrud didukung dengan peralatan baru berupa tiga unit jembatan timbang. Uji coba dilakukan mulai 4 September 2012, bertepatan dengan bersandarnya MV Yasa H. Mulia yang diageni oleh PT Haluan Samudera, di Terminal Jamrud Utara. Kapal dengan panjang total 230 meter tersebut, mengangkut sebanyak 37.884 ton soya bean mill asal Louisiana, Amerika Serikat.

"Pembongkaran muatan *soyabean* impor tersebut dilakukan oleh Jaskotama yang untuk keenam kalinya memanfaatkan HMC yang terpasang di Terminal Jamrud, dan MV Yasa H. Mulia merupakan kapal Panamax ketujuh yang melakukan bongkar muat di Dermaga Jamrud Utara. Dengan memanfaatkan HMC, maka kecepatan bongkar per hari mencapai 8.000 ton" jelas Supervisor Humas Pelindo III Tanjung Perak Nuri Trisnowati kepada Dermaga.

Dijelaskan pula, bahwa pemasangan tiga unit jembatan timbang merk Sartorius Type PR 5410/00 dengan kapasitas 70.000 Kg dan daya baca 10 Kg ini adalah dalam rangka kepastian bobot muatan komoditas yang akan dimuat atau dibongkar di Jamrud Utara. Peralatan yang ini didatangkan dari Jerman, dan pemasangannya dilakukan pada tiga titik lokasi, di gerbang masuk (*gate in*) Jl. Perak Barat Pelabuhan Tanjung



Indikator Pertumbuhan

Masih menurut Dirut BJTJ, keberadaan jembatan timbang di pelabuhan juga dapat digunakan menjadi indikator pertumbuhan ekonomi daerah belakang. Ujarnya: "Menurut Gubernur Jawa Timur, pertumbuhan ekonomi di provinsi ini berkisar pada angka 6%, Padahal, bila terdapat aturan wajib timbang bagi komoditas yang keluar/masuk pelabuhan, saya yakin angka pertumbuhan itu dapat lebih, karena apa

Perak, lapangan penumpukan Terminal Jamrud di depan gudang 102 dan jalur keluar Jamrud di depan gudang 125.

Gandeng Konsorsium

Menurut Deputy GM Tanjung Perak Bambang Hasbullah mengatakan kepada Reporter Dermaga bahwa yang bertindak sebagai operator jembatan timbang tersebut adalah BJTJ. Tujuan pengoperasian jembatan timbang tersebut, menurut Bambang adalah guna mendapat kepastian akurasi timbangan barang yang akan dimuat ke kapal. Peralatan ini dapat digunakan untuk menimbang barang-barang curah kering maupun general cargo. Lebih signifikan lagi adalah guna menimbang muatan yang akan diangkut dengan kapal ro-ro, yang barangnya tak diturunkan dari bak truk pengangkutnya.

Sementara itu, Direktur Utama PT BJTJ Rahmat Satria menjelaskan bahwa dalam mengoperasikan jembatan timbang tersebut, pihaknya melakukan kerjasama dengan perusahaan konsorsium PT Jamrud Stevedor Konsorsium Utama (Jaskotama). Dalam pertimbangannya, Jaskotama merupakan konsorsium yang memiliki banyak anggota aktif di Terminal Jamrud, hingga sudah pada tempatnya bila konsorsium ini mendapat prioritas untuk bekerjasama operasi dengan *sharing sistem* 50 : 50 dihitung setelah kewajiban biaya operasional disetorkan ke Pelindo III Cabang Tanjung Perak.

"Untuk sistem pengoperasian jembatan timbang di pelabuhan, selama ini belum ada aturan sebagai

dasar hukumnya. Oleh karena itu kami menggandeng Jaskotama yang selain merupakan konsorsium bongkar muat yang memiliki legalitas kerja di Terminal Jamrud, juga mempunyai jumlah anggota aktif. Dengan cara itu, Jaskotama bisa mengeluarkan imbauan agar para anggotanya yang akan melaksanakan kegiatan kerja di Terminal Jamrud agar mau memanfaatkan keberadaan jembatan timbang" ujar Rahmat Satria.

Penjelasan Rahmat Satria itu dibenarkan oleh Dirut Jaskotama Udaranto Pudji Harnoko yang mengatakan bahwa jembatan timbang itu tak hanya membantu pemilik barang memanfaatkan atau mengetahui daya muat melalui truk, tetapi juga bermanfaat bagi operator kapal yang bisa mendapat akurasi barang yang diangkut, yang sangat berpengaruh pada keselamatan pelayaran.

Uud, sapaan akrab Udaranto PH, lebih jauh mengatakan "Kalau di lingkungan Pelindo III dikenal istilah berfikir dan berbuat *out of the box*, kami juga akan sepenuhnya melaksanakan tugas kami di Terminal Jamrud dengan langkah yang sama. Ini telah kami buktikan bahwa meskipun fungsi utama HMC adalah untuk melakukan kegiatan bongkar/muat barang curah, tetapi Jaskotama beberapa waktu lalu berani mencoba melakukan bongkar/muat petikemas dengan peralatan tersebut. Ternyata hasilnya cukup memuaskan, dalam arti keselamatan barang tetap terjaga dan kecepatan bongkar /muat juga cukup efisien dibanding bila menggunakan *ship crane*."

yang tercatat di jembatan timbang merupakan fakta yang sangat akurat dan tidak dapat direkayasa. Hasil penimbangannya dapat dicermati lewat print-out, yang juga berguna untuk mengawasi truk yang kelebihan muatan atau tidak".

Menurut Rahmat Satria, tiga unit jembatan timbang yang dipasang di Tanjung Perak itu telah ditera, dengan memiliki kemampuan volume timbang mencapai 8-9 juta ton/tahun. Ia juga membandingkan dengan kapasitas jembatan timbang yang ada di Terminal Berlian yang sebelumnya merupakan satu-satunya jembatan timbang yang dioperasikan di Tanjung Perak, dengan kapasitas 5 juta ton/tahun.

Terkait dengan keberadaan jembatan timbang tersebut, Dirut BJTJ berharap agar pemerintah lewat Otoritas Pelabuhan mengeluarkan aturan keharusan timbang bagi kendaraan yang melayani bongkar/muat ekspor maupun impor barang di pelabuhan. Dengan adanya aturan keharusan timbang, diharapkan pula terjadinya transparansi bagi operator terminal, pemilik barang, perusahaan bongkar muat dan operator kapal.

"Kalau truk-truk pengangkut komoditas yang keluar masuk pelabuhan tidak dikontrol akurasi muatannya, dikhawatirkan terjadinya kerusakan infrastruktur jalan akses keluar/masuk pelabuhan, dan juga membantu pengawasan muatan kapal yang memiliki peran untuk keselamatan pelayaran" kata Rahmat Satria. ***



Banyak kota di Indonesia terancam kemacetan, yang disebabkan oleh buruknya sistem transportasi. Solusinya ?

Mencari **Solusi** Moda Transportasi Massal

TRANSFORTASI massal yang biasanya diidentikkan dengan kendaraan berdaya angkut besar, bertarif murah, cepat, aman dan nyaman, kian menjadi kebutuhan bagi masyarakat yang mempunyai aktivitas sehari-hari di luar rumah dan tinggal di kota besar. Namun sebenarnya bukan hanya penghuni kota-kota besar di Indonesia yang tiap harinya menghadapi kemacetan akibat kesemerawutan lalu-lintas. Bahkan pemuka kota-kota megapolis seperti New York, Tokyo, Hongkong, dan lain sebagainya, masih harus menghadapi problem yang sama dalam mencari solusi membangun sistem transportasi masa depan yang ditunjang dengan transportasi massal yang ideal.

Sebelum memasuki millennium ketiga tahun 2000, kebanyakan orang daerah menertawakan mereka yang tinggal di ibukota Jakarta, yang setiap harinya berhadapan dengan kemacetan dan kejar-kejaran mencari angkutan umum agar tidak lambat sampai ke kantor atau sekolah. Namun kini, penduduk kota-kota Bandung, Denpasar, Surabaya, Banjarmasin, Makassar bahkan Malang, hanya bisa mengurut dada ketika mencoba menembus jalan-

jalan kota yang tak lepas dari "penyakit" macet akibat *over volume* kendaraan bermotor, sementara prasarana jalan di kotanya tumbuh dalam kecepatan lari seekor keong.

Membangun transportasi perkotaan secara efektif dan efisien, khususnya dalam mengatasi kemacetan di sejumlah daerah, dapat melalui pembatasan atau pengaturan jumlah kendaraan. Namun pada akhirnya harus ditindaklanjuti dengan penyediaan sarana angkutan massal, sesuai dengan kebutuhan suatu daerah, karena karakteristik kota maupun penghuninya yang satu dengan lainnya tidak sama.

Mendorong Kesadaran

Transportasi massal yang ideal, seharusnya mampu menumbuhkan kesadaran masyarakat, agar beralih dari penggunaan kendaraan pribadi, ke pilihan menggunakan angkutan massal. Atas dasar konsep sedemikian itu, maka dalam membangun sistem angkutan massal harus didasari pada pertimbangan: besaran tariff yang



terjangkau
oleh masyarakat.

Segi keekonomian tersebut, juga harus didukung unsur kenyamanan, juga kemudahan akses menuju kendaraan massal tersebut lewat ketersediaan jalur-jalur pemberhentian yang sesuai dengan tujuan akhir penumpang. Oleh karenanya unsur ketersediaan jumlah kendaraan dan infrastruktur penunjang moda transportasinya juga harus mendapat perhatian.

Dengan perencanaan dan konsep yang tepat, diharapkan penggunaan angkutan massal yang memerlukan investasi besar yang dikeluarkan untuk pengembangan moda transportasi secara ekonomis tidak menjadi beban yang memberatkan pemerintah pusat maupun daerah. Sebab dengan kian besarnya jumlah pengguna moda transportasi itu, maka skala keekonomian dari moda tersebut akan dapat terpenuhi.

Pada saat ini sebenarnya sejumlah daerah/kota di Indonesia telah melakukan upaya pengembangan sarana transportasi massal. Tetapi timbul kesan sejauh ini upaya tersebut terasa belum efektif dan kurang efisien, utamanya dalam tujuan mengurangi kemacetan lalu lintas. Di Indonesia terdapat sejumlah moda transportasi massal yang digunakan, mulai dari *busway* yang memiliki jalur khusus dan beroperasi di Jakarta, bus

kota yang di banyak kota dioperasikan Perum Damri, bus Sarbagita di Bali (sebagai komuter penghubung kota/kabupaten Denpasar – Badung – Gianyar – Tabanan), dan moda angkutan massal di Solo, Medan, Surabaya, Bandung, dll. Juga terdapat KRL (Kereta Rel Listrik) yang beroperasi melayani Jakarta – Bogor – Depok – Tangerang – Bekasi), KA Komuter Surabaya – Bangil, Surabaya – Bojonegoro, KA Prambanan Express yang melayani Solo – Yogya – Kutoarjo, dan beberapa variannya.

Diluar moda transportasi tersebut, sejumlah daerah/kota kini sedang berupaya mengembangkan beberapa moda transportasi massal, seperti Jakarta dengan monorel, Mass Rapid Transit (MRT), KA Bandara di DKI/Tangerang, Surabaya, Kuala Namu Sumut, Trans Musi Palembang, Trans Manado hingga Trans Riau. Menurut Direktur Jenderal Perhubungan Darat Suroyo Alimoeso, pengembangan jaringan dan pelayanan transportasi massal perkotaan harus segera diimplementasikan agar kondisi lalu lintas tidak semakin parah. Pentingnya penggunaan transportasi massal juga diungkapkan Gubernur DKI Joko Widodo, yang menurutnya harus didasari pada filosofi *move people not car* (menggerakkan orang, bukan mobilnya).

Saling Mendukung

Dicermati dari sisi regulasi, aturan penyelenggaraan transportasi massal telah memiliki payung hukum berupa UU No.22/2009 tentang Lalu lintas dan

Angkutan Jalan, yang salah satu fasalnya **m e n g a m a n a t k a n** pembatasan lalu lintas kendaraan perorangan dapat dilakukan dengan pengenaan retribusi pengendalian lalu lintas, bilamana telah tersedia jaringan dan pelayanan angkutan umum yang bersifat massal dalam trayek yang memenuhi standar pelayanan minimal. Aturan ini juga didukung dengan PP No.12/2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan lalu lintas. Terkait dengan amanat UU tersebut, tahun 2012 pemerintah telah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan No.10 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan.

Aturan-aturan itu tentunya dapat menjadi dasar pelaksanaan penyelenggaraan transportasi massal di berbagai daerah di Indonesia. Menanggapi hal tersebut, anggota Komisi V DPR RI Marwan Ja'far mengatakan: "Regulasi itu harus saling mendukung, baik transportasi yang terkait dengan kendaraan pribadi, angkutan barang, maupun transportasi yang bersifat massal, agar pengaturannya dapat terintegrasi satu dengan lainnya. Kami berharap tahun 2013 dapat dijadikan momentum untuk mencari ide-ide baru menuju terselenggaranya transportasi Indonesia yang lebih baik. Sasaran akhirnya adalah penggunaan transportasi massal sebagai pilihan yang cerdas. Kami berharap agar seluruh pihak terkait dapat secara serius mendukung proyek pengadaan sarana angkutan massal untuk kepentingan masyarakat".

Lebih jauh dikatakan agar pemerintah harus menyiapkan moda transportasi massal yang lebih nyaman, aman, cepat dan murah seperti harapan masyarakat. Moda transportasinya bisa disesuaikan dengan karakter suatu daerah, seperti kereta api, kapal ro-ro, bis, dan lain-lain,

yang untuk tahap awal dapat dilakukan dengan jalan peremajaan terhadap sarana yang ada.

"Pengembangan moda transportasi massal, kedepan harus didasari pada azas konektivitas angkutan dari tempat tinggal, area parkir yang memadai di simpul-simpul transit. Juga tak kalah penting adalah memadainya infrastruktur pelabuhan, bandara, terminal bus, stasiun kereta api dan lain sebagainya" pungkask Marwan.

Berbagai Pilihan

Sebagai bangsa dan negara yang baru belakangan memasuki era modernisasi di sektor transportasi massal bagi kebutuhan masyarakat, tak ada jeleknya bila Indonesia mulai belajar dari awal, agar dapat menemukan modal transportasi yang pas, karena pada dasarnya setiap negara memiliki moda transportasi massal yang berbeda antara satu dengan lainnya. Berdasar buku panduan "Transportasi Berkelanjutan, Panduan Bagi Pembuat Kebijakan di Kota-kota Berkembang" yang disusun GTZ, terdapat empat bentuk umum MRT, masing-masing *Mass Rapid Transit*; *Bus Rapid Transit* (BRT), *Metro*, *Kereta Komuter* dan *Light Rail Transit* (LRT).

Terdapat pendekatan berbeda yang umumnya digunakan untuk membedakan jenis-jenis dan keistimewaan dari berbagai sistem MRT yang beraneka ragam. Pada dasarnya hal tersebut terpisah dengan dari hal mendasar yang penting, seperti: biaya, kapasitas, teknologi. Hal-hal lain yang digunakan untuk menggambarkan sistem MRT antara lain: jara antara halte, luas jalur khusus, pedoman-pedoman operasional dan sistem panduan.

Dari pengalaman yang terjadi di kota-kota maju, menunjukkan sistem MRT cenderung berdampak kecil terhadap pola penggunaan lahan. Itulah sebabnya MRT direkomendasikan sebagai hal yang adaptif, apat diaplikasikan dan bukan justru mencoba mempengaruhi pola penggunaan lahan. Hanya saja, di banyak kota-kota berkembang seperti halnya pilihan penembangan MRT justru semakin meningkatkan penggunaan lahan, karena kota-kota seperti itu seringkali menjalan ekspansi ruang dengan pesat.

Untuk mencari model yang tepat, beberapa kota di dunia yang dianggap memiliki kehandalan sistem transportasi massal, antara lain *Copenhagen Metro* di Denmark, *U-bahn* di Jerman, Hong Kong MRT, *New York Subway Sistem*, dan Paris Metropolitan. Disamping itu, model transportasi massal di Singapura dan Bangkok juga layak menjadi acuan dalam menyusun pola transportasi massal di Tanah Air.

Bangkok: Thailand membangun sistem transportasi massal di Bangkok sejak tahun 1990, oleh *Mass Rapid Transit Authority of Thailand* (MRTA) dan *State Railway of Thailand* yang merupakan BUMN di bawah kontrol Kementerian Transportasi dan *Bangkok Metropolitan Administration* (BMA). Meskipun kepadatan lalu lintas di kota ini masih tetap tinggi, namun transportasi massal *Sky Train* dan *Subway Train* tersebut secara bertahap mulai mampu mengurangi kepadatan lalu lintas.

Copenhagen Metro, Denmark: Sistem transportasi massal di Copenhagen Merro selesai dibangun tahun 2002, menghubungkan sejumlah jalur kereta api yang mampu mengangkut penumpang dari luar kota dalam jumlah besar. Sistem yang dijalankan mendapat nilai rata-rata 98-99% untuk keandalan dan dengan reputasi kebersihan sarana angkut yang terjaga disebabkan budaya masyarakat setempat. KA tersebut menggunakan teknologi *Automated Train Sistem* (ATS) dengan jaringan yang diatur melalui computer, yang ternyata berhasil mencapai efisiensi dan keamanan.

Paris Metropolitan. Prancis; memiliki jalur 214 Km dengan jarak stasiun yang saling berdekatan. Salah satunya adalah stasiun bawah tanah terbesar di dunia Chatele de Halle. Sistem transportasi kereta di Paris, dapat disebut "angkutan raksasa" dengan daya angkut 4,5 juta orang per hari. Sistem transportasi itu memiliki jaringan terbesar dari apa yang bisa diakses penumpang lewat kartu Navigo yang menyediakan fasilitas kereta ke pedesaan Paris, bus kota, ditambah program bersepeda yang dapat dipakai penumpang untuk bepergian dari satu tempat ke tempat lain. Selain itu, Paris juga memiliki Bus Rapid Transit di kota-kota Grenoble, Lyon, Nancy dan Clermont, serta memiliki layanan bus modern.

Hong Kong Metro: *MTRW* atau *Hong Kong Subway* yang diklaim selalu tepat waktu, merupakan sistem angkutan massal yang melayani 90% perjalanan masyarakat. Rata-rata seminggu dapat diangkut 7 juta penumpang dengan panjang lintasan 175 km. MRT Hong Kong dinilai sebagai moda angkutan yang memberi perhatian besar bagi keselamatan penumpang. Dari sisi fasilitas penunjang Hong Kong MRT didukung dengan Octopus Card yang memungkinkan penumpang mengisi ulang tiket, membeli makanan ringan dan berbagai barang di sejumlah toko dan biaya parkir. Di MRT tersebut juga tersedia jaringan 3G berkualitas untuk telepon genggam mau pun laptop.

Singapura MRT: Negeri jiran ini memiliki MRT berbasis bus rapid transit dan juga kerta yang disikapi secara serius oleh pemerintah. Terdapat beberapa kebijakan yang diterapkan, yang antara berupa *Electronic Road Pricing* (ERP) guna menekan penggunaan kendaraan pribadi di ruas jalan tertentu. Besaran tarif ERP disesuaikan dengan perkembangan volume kendaraan di ruas jalan tersebut. Makin padat volume kendaraan di ruas jalan itu, tarif yang harus dibayar pengguna jalan akan kian mahal.

New York Subway Sistem: merupakan sistem transportasi kereta bawah tanah, yang telah dikembangkan lebih dari 100 tahun lalu, dengan jalur yang menjangkau ke banyak kota sepanjang 375 Km. Pelayanan cepat terpisah dengan jalur kereta lokal serta layanan 24 jam/hari sepanjang tahun, merupakan fasilitas yang disediakan New York Subway yang sejak tahun 2006 mampu mempertahankan jadwal perjalanannya, setiap tahun mampu melayani 4,5 juta penumpang. Selain itu di AS juga terdapat busway yang menghubungkan sistem dengan layanan terpadu antar kota. (Nilam)





Polisi Tidur

Membantu Atau Malah Membahayakan?

Keberadaan polisi tidur kian marak. Tidak hanya di gang sempit, polisi tidur belakangan juga banyak dijumpai di jalan besar. Alih-alih untuk keselamatan berkendara, kehadiran polisi tidur malah banyak mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

Tidak ada sejak kapan istilah polisi lalu lintas mulai digunakan dalam Bahasa Indonesia. Orang Amerika menyebut polisi tidur dengan *speed bump*, ada juga yang menyebut *speed hump*. Polisi tidur sudah dicatat Abdul Chaer dalam Kamus Idiom Bahasa Indonesia (1984) dan diberi makna "rintangan (berupa permukaan jalan yang ditinggikan) untuk menghambat kecepatan kendaraan". Jadi, ungkapan polisi tidur pasti sudah ada sebelum tahun 1984.

Wikipedia menyebutkan, Polisi tidur atau disebut juga sebagai *Alat Pembatas Kecepatan* adalah bagian jalan yang ditinggikan berupa tambahan aspal atau semen yang dipasang melintang di jalan untuk pertanda memperlambat laju/kecepatan kendaraan. Untuk meningkatkan keselamatan dan kesehatan bagi pengguna jalan ketinggiannya diatur dan apabila melalui jalan yang akan dilengkapi dengan rambu-rambu pemberitahuan terlebih dahulu mengenai adanya polisi tidur, khususnya pada malam hari, maka polisi tidur dilengkapi dengan marka jalan dengan garis serong berwarna putih atau kuning yang kontras sebagai pertanda.

Walaupun peraturan tentang polisi tidur di Indonesia diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan, kenyataannya banyak hal yang tidak sesuai dalam pembuatan polisi tidur. Lihatlah polisi tidur di Indonesia. Ada yang terlalu tinggi, terlalu tajam atau runcing, tidak diberi marka jalan dengan garis serong sehingga media yang seharusnya menjadi alat

pengaman, malah kadang membahayakan dan menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

Pengaturan ketinggian *polisi tidur* harus diatur agar tidak membahayakan pemakai jalan karena ketinggian dari *polisi tidur* berkaitan dengan saat melintas maka beban dan berat tubuh bagian atas akan membuat stres signifikan pada struktur tubuh yang rendah dibagian punggung.

Polisi tidur dalam Permenhub No. 3 Tahun 1994 disebut sebagai alat pembatas kecepatan yang merupakan alat pembatas kecepatan yang membuat pengemudi mengurangi kecepatan kendaraan bermotor. Polisi tidur harus ditempatkan di jalan lingkungan pemukiman, jalan lokal dengan kelas jalan III C dan jalan-jalan yang sedang dilakukan pekerjaan konstruksi. Seperti diketahui, kelas jalan III C adalah Jalan Kelas III C, yaitu jalan lokal dan jalan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton.

Penempatan polisi tidur di jalan harus diberi tanda berupa garis serong yang di cat putih sehingga keberadaannya akan nampak jelas terutama pada siang hari. Ketinggiannya pun tidak boleh lebih dari 12 cm dengan lebar kedua sisinya masing-masing minimum 15 cm dan kedua sisi miringnya mempunyai kelandalan yang sama maksimum 15%.

Kenyataan yang ada, polisi tidur ada dimana-mana, tidak hanya di gang sempit dan jalan didalam pemukiman. Ketinggiannya juga sangat tidak masuk akal sehingga menyebabkan kendaraan bermotor dengan *ground level* rendah tergores di bagian bawah. Bukan hanya itu, pemandangan pengendara kendaraan roda dua terjatuh juga tak jarang kita temui karena polisi tidur tidak nampak dari kejauhan. Polisi tidur juga kerap dibangun terlalu dekat jaraknya satu dengan lainnya. Sehingga banyak pengendara terutama pengendara sepeda motor yang 'ngomel' karena harus gas dan rem dalam waktu yang sangat singkat.

Melihat maraknya kecelakaan yang diakibatkan oleh keberadaan polisi tidur, ada baiknya kita semua menaati peraturan yang sudah ada. Pihak-pihak yang berwenang dalam hal pengaturan alat pembatas kecepatan harus duduk bersama untuk membahas hal ini dan bertindak tegas terhadap setiap pelanggaran yang dilakukan. Niscaya, kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh polisi tidur bisa diminimalisir. Semoga! (mutiara)

Sejuta Kunjungan **Wisman** +Sejuta Masalah

Seminar
kunjungan cruise
ke Indonesia,
kian membuka
“borok” penyebab
seretnya
pemasaran wisata
di negeri ini



“INDONESIA dikaruniai cuaca bagus dan alam indah, yang menjadi daya tarik kuat bagi pelancong dari luar negeri. Tetapi dengan kondisi pelabuhannya yang kurang mendukung, menyebabkan orang enggan datang” ujar dedengkot perusahaan pelayaran pariwisata “Royal Caribbean” Capt. Nikolaos Antalis pada seminar bertajuk “Cruise Development in Indonesia” beberapa waktu lalu di Jakarta. Ungkapan serupa juga pernah di katakan Hugues Lamy kepada Reporter Dermaga saat penggiat wisata keliling dunia menggunakan kapal cruise dari Monaco ini mengunjungi Surabaya bersama kapal “Albatros” dua tahun silam.

Bali, memang masih tetap menjadi Daerah Tujuan Wisata (DTW) utama di Indonesia. Tetapi di luar itu, wisman mulai memperluas cakrawala pandang mereka ke DTW lain mulai Kepulauan Raja Ampat (Papua), Bunaken (Sulut), Tana Toraja (Sulsel), Komodo (NTT), Lombok (NTB), Taman Nasional Gunung Bromo (Jatim) hingga Borobudur (Jateng). Kian banyaknya pilihan berwisata, secara teoritis akan mampu menambah jumlah kunjungan kapal wisata dan jumlah wisatawan yang diangkutnya. Tentang ini, Dirjen Pemasaran Pariwisata Kemenhubpar Sapta Nirwandar mengatakan, kalau tahun 2010 baru terjadi 214 kunjungan cruise dengan 127.674 penumpang maka tahun ini dipastikan akan terjadi peningkatan kunjungan kapal wisata berbendera asing hingga 300 unit, dengan jumlah penumpang wisman sekitar 196.000 orang.

Data di atas, memberi bukti operator cruise memilih mengoperasikan kapal-kapal dengan volume dan daya angkut lebih besar ke Indonesia. Tetapi fenomena ini belum mampu memberi bukti bahwa Indonesia sudah jadi pilihan utama perjalanan keliling dunia menggunakan kapal cruise. Sebab dibanding

kunjungan cruise ke Thailand yang mencapai 827 call/tahun dan Singapura 722 call/tahun dengan masing-masing mengangkut lebih 2,5 juta wisatawan, maka capaian Indonesia belum berarti apa-apa. Rendahnya kontribusi wisata lewat laut, bisa dinilai sebagai kemungkinan sulit tercapainya target kunjungan wisata ke Indonesia yang dipatok pada angka 5,6 juta wisman. Penyebabnya, tak lain karena masih adanya “sejuta” masalah yang jadi kendala dalam mendorong pertumbuhan pasar wisata di negeri ini.

Kelemahan Mendasar

“Indonesia memiliki potensi pariwisata yang sangat besar, tetapi sampai saat ini belum mampu meraih pasar sebagaimana diharapkan. Masalah utama terletak pada lemahnya sarana dan prasarana, serta manajemen yang masih mencari-cari bentuk” kata Menteri Pariwisata & Ekonomi Kreatif Mari Elka Pangestu. Kendati tanpa memerinci kelemahan yang jadi kendala mendasar pertumbuhan pasar pariwisata Indonesia, tetapi dari hasil seminar pertumbuhan kapal wisata beberapa waktu lalu, didapat rekomendasi yang perlu segera untuk dicarikan solusinya.

- Di antara masalah yang signifikan antara lain:
- Aturan, ketentuan dan kebijakan pemerintah yang sangat membelenggu pertumbuhan kunjungan wisata dengan memanfaatkan kapal cruise dan yacht/tallship, padahal segmen ini dapat memberi kontribusi besar bila dibanding kunjungan wisatawan mancanegara lewat udara atau darat;
- Kondisi umumnya pelabuhan-pelabuhan di Indonesia yang belum siap menjadi persinggahan kapal cruise dan gerbang masuknya wisman;
- Belum terciptanya iklim yang kondusif dalam usaha pariwisata, hingga banyak pihak yang menerapkan “aji mumpung” dalam bisnis ini.

Terkait aturan, ketentuan dan kebijakan yang diterapkan pemerintah RI selama ini, ternyata berakibat fatal, karena menyurutkan niat wisatawan dengan minat khusus yang bermaksud tinggal lebih lama di Indonesia. Mereka umumnya adalah orang-orang dengan potensi ekonomi sangat mapan dan menggunakan kapal tiang tinggi atau kapal pesiar pribadi untuk keliling dunia semata-mata demi kesenangan. Selama ini banyak pemilik *yacht* yang masuk ke Indonesia selama diselenggarakan *event* semacam “Sail Indonesia”, sementara di luar kesibukan acara tersebut ribuan *yacht* berlabuh di perairan Singapura, Malaysia dan Thailand.

Sebabnya ? Tak lain karena adanya aturan:

- Perahu layar tiang tinggi maupun kapal pesiar pribadi yang akan masuk ke Indonesia harus memiliki Clearance Approval for Indonesian Territory yang penerbitannya lewat pertimbangan Badan Intelijen Strategis (BAIS), Ditjenla, Kemlu dan Mabes TNI, dengan waktu pengurusan ijin mencapai satu bulan;
- Ketentuan pemberian visa kunjungan ke Indonesia yang hanya berlaku untuk dua bulan, padahal dalam melaksanakan perjalanan wisata laut minat khusus ini diperlukan waktu lama mengingat luasnya perairan Indonesia. Bandingkan dengan visa kunjungan wisata minat khusus yang diberikan untuk

satu tahun penuh oleh Malaysia dan Thailand;

- Sesuai peraturan Menkeu 2006, semua sarana atau barang bawaan wisman termasuk mereka yang berkunjung ke Indonesia dengan minat khusus dikategorikan sebagai barang impor sementara, dengan konsekuensi kapal layar tiang tinggi/kapal pesiar akan dikenai Pajak Pertambahan Nilai (PPN), Pajak Penjualan Barang Mewah (PPnBM) dan Pajak Penghasilan (PPh). Besaran keseluruhan pajak tersebut, berkisar 52% dari nilai barang. Bila harga yacht/cruise Rp.15 miliar, maka wisman dengan minat khusus harus menyeter sekitar Rp.7,8 miliar melalui bank sebelum masuk ke Indonesia. Secara prinsip uang ini bisa diambil kembali saat wisman meninggalkan Indonesia, tetapi prosesnya akan memakan waktu lama dan berbelit;
- Bagi mereka yang akan tinggal beberapa bulan di Indonesia Pemerintah RI mensyaratkan adanya bank garansi di negara asal wisman yang dalam praktiknya tak ada bank yang mau menjamin warga suatu negara untuk tinggal di negara lain;
- Kalau wisman ingin terbebas dari persyaratan tersebut, ia harus memiliki jaminan dari pejabat eselon satu di Indonesia atau jaminan dari agen perjalanan. Masalahnya tak ada agen yang bersedia memberi jaminan seperti itu.



Panen Dollar

Dilihat dari arus kapal cruise yang datang sampai hari ini, baru Bali yang bisa mencatat kunjungan cukup signifikan, sementara pelabuhan-pelabuhan yang menjadi gerbang DTW lain seakan-akan baru bisa berangan-angan tentang limpahan dollar sebagai “berkah” industry pariwisata. Tahun 2012 Pelabuhan Benoa dikunjungi 38 *cruise* berbagai ukuran. Mulai yang berukuran panjang 90 meter seperti “Island Sky” yang mengangkut sekitar 100 wisman, hingga kapal ukuran 228 meter sekelas “Pacific Sun” dengan 1.218 wisman.

Tetapi untuk sampai pada kesiapan melayani kunjungan kapal-kapal cruise, manajemen pelabuhan harus lebih dulu siap dengan sertifikasi ISPS *Code Compliance*, yang perlu biaya tinggi tetapi serta kesiapan sarana pendukung di pelabuhan. Sebab kunjungan *cruise* berbendera asing hanya akan terjadi setelah dipenuhinya *requirement* kesiapan sarana/prasarana pendukung perencanaan lain

mulai dari tempat pendaratan penumpang yang baik dan aman, dukungan tour operator hingga ke kejelasan program kunjungan ke obyek wisata yang menarik untuk wisman, kelancaran transportasi yang menjamin agar perjalanan bisa tepat waktu sesuai jadwal persinggahan kapal yang tidak mungkin menunggu lama dan jaminan keamanan di daerah yang dikunjungi.

Berkat dukungan seperti itu, di luar Pelabuhan Benoa, maka Pelabuhan Tanjung Emas Semarang telah berhasil mendapat kunjungan cruise yang cukup tinggi, sampai 32 call pada tahun lalu. Kapal-kapal yang berkunjung ke Tanjung Emas, merupakan cruise yang singgah dalam pelayaran dari Bali menuju Tanjung Priok dan Belawan kemudian terus ke destinasi di lain negara dalam rangka pelayaran *round the world*.

Penyakit Umum

Apa sebab, kapal-kapal yang melintas di jalur pelayaran Laut Jawa tersebut justru jarang yang singgah di Surabaya? Padahal Jawa Timur memiliki banyak obyek wisata unggulan mulai dari wisata kota yang dikemas dengan baik oleh perusahaan rokok PT Sampoerna, wisata religi di Ampel, wisata sejarah di situs peninggalan kerajaan Majapahit hingga wisata alam di Gunung Bromo. Selain itu, Tanjung Perak merupakan pelabuhan yang cukup memenuhi syarat bagi mendaratnya kapal dan wisatawan asing yang dikenal sensitif terhadap issue politik dan keamanan wilayah yang mereka kunjungi.

"Sebenarnya kami sudah cukup gencar mempromosikan wisata kota Surabaya khususnya dan Jatim umumnya. Pada Maret 1999 kami sudah mendatangkan satu unit cruise MV "Albatros", dengan harapan akan diikuti kunjungan kapal wisata lain. Tetapi harus diakui bahwa dukungan manajemen kepariwisataan di sini belum siap" tutur Kepala Dinas Pariwisata Surabaya Yusac Anshori.

Kondisi kurang siap seperti itu, tampaknya merupakan "penyakit" umum yang dialami banyak provinsi yang memiliki DTW unggulan. Hal serupa terjadi di NTT yang memiliki obyek wisata Komodo dan danau tiga warna di Kelimutu, tetapi belum memiliki pelabuhan yang mampu melayani kunjungan kapal-kapal cruise. Sementara untuk Surabaya, kendalanya terletak di ketidakjelasan kebijakan terhadap penanganan turisme, yang masih terkesan jadi kesibukan sepihak Dinas Pariwisata Pemprov/ Pemkot, sedang pihak swasta belum dapat peran berarti. Kalau sesekali ada kunjungan kapal *cruise*, mereka lebih memilih untuk berlabuh di perairan Pelabuhan Kalianget bagi wisatawan yang berminat pada wisata sejarah Madura, atau di Probolinggo untuk kunjungan ke Bromo-Tengger.

Menurut pandangan operator *cruise* asing, Pelabuhan Tanjung Perak juga belum memenuhi syarat untuk pendaratan cruise. Hugues Lamy berucap: "Jawa Timur memang memiliki cukup potensi wisata. Tetapi pelabuhannya tak mendukung, sebab dengan alur pelayaran masuk yang hanya berkedalaman -8 meter LWS dan lebar sekitar 100 meter, kami anggap kurang aman. Keterbatasan alur pelayaran dan kolam serta minimnya fasilitas yang ada di pelabuhan-pelabuhan Indonesia, jadi penyebab utama sulitnya kapal wisata bersandar di dermaga. Hal itu menyebabkan hilangnya peluang pendapatan dari jasa pandu, labuh dan tambat. Kalau tahun 2013 Indonesia menargetkan peningkatan kunjungan kapal cruise sampai 50 unit, dipastikan 28 unit *cruise* tak akan bisa mendarat.

Hal ini berarti hilangnya peluang pendapatan sebesar US \$683.326 setara Rp.5,83 miliar. Sebab pendapatan terbesar dari pelabuhan adalah dalam pelayanan jasa pandu dan tambat kapal".

Problem serupa ternyata juga dialami di Pelabuhan Benoa, Bali. Menurut GM Pelindo III Benoa, seharusnya makin besar ukuran kapal yang berkunjung ke Benoa, akan makin menguntungkan. Tetapi akibat adanya keterbatasan pada alur pelayaran, maka manajemen Pelabuhan Benoa terpaksa membatasi kapal yang dibenarkan merapat ke dermaga hanya sampai batas maksimal 220 meter. Selebihnya harus berlabuh di luar kolam, atau bahkan di perairan di luar DLKP Pelabuhan Benoa.

Memandang ke Depan

Masalahnya terletak pada kesiapan investasi untuk membangun pelabuhan dan terminal, serta pemeliharaan alur pelayaran dan kolam pelabuhan. Kementerian Perhubungan yang saat ini lebih fokus dalam membangun sarana dan prasarana perhubungan di sejumlah pulau, tentu tak terlalu banyak bisa diharapkan untuk menyisihkan anggaran besar mengembangkan pelabuhan-pelabuhan cruise serta memelihara alur pelayaran.

Padaحال menurut Penasihat Pelabuhan Barcelona Juan Antonia Madrid, investasi di segmen pelabuhan/terminal wisata sangat prospektif. Ia memberi contoh investasi 59,9 Euro (Rp. 718 miliar) untuk mengembangkan pelabuhan Barcelona pada tahun 2005-2008, saat ini telah balik modal. Sebab pada tahun 2010 saja Barcelona mencatat pendapatan sebesar 373,07 Euro (Rp.4,7 triliun) dari kedatangan 2,35 juta turis pengguna kapal pesiar.

Dengan kondisi seperti sekarang, pelabuhan Benoa yang menjadi salah satu gerbang utama wisata Indonesia, akan kewalahan menjawab kebutuhan masa depan. Sebab bila dalam menerima kunjungan "*Legend of the Seas*" dengan 1.800 penumpang saja sudah mengalami kesulitan, bagaimana nanti bila Royal Caribbean mengoperasikan cruise "*Oasis of the Seas*" yang mengangkut 5.400 wisman. Untuk melayani angkutan darat turis dari Benoa ke obyek wisata lain, minimum akan dibutuhkan kesiapan 1.800 unit taksi dengan asumsi tiap satu unit taksi mengangkut 3 turis. Bila digunakan bis, maka diperlukan sebanyak 270 unit bis mini dengan asumsi tiap bis diisi 20 wisman.

Menyadari minimnya dana, Kemenhub telah mengisyatkan kemungkinan dilakukannya investasi membangun pelabuhan wisata bersama BUMN/BUMD atau pihak swasta, dengan skema pembiayaan yang bisa didasari kesepakatan. Menhub sempat mencontohkan rintisan dalam membangun pelabuhan wisata di Tanah Ampo Kabupaten Karangasem, Bali dengan biaya yang bersumber dari APBN dan APBD. Pembangunan pelabuhan pariwisata internasional ini telah selesai. Pengoperasiannya pernah akan ditender terbuka. Tetapi Gubernur Bali Made Mangku Pastika maupun Bupati Karangasem I Wayan Geredeg lebih memilih skema kerjasama dengan BUMN Pelindo III. (Nilam)



Pay It Forward

Ada pemandangan aneh di depan angkot yang kami tumpangi di Kota Surabaya. Seorang ibu dengan 3 anak kecil berdiri di tepi jalan.

Setiap ada Angkot yang berhenti di hadapannya, dari jauh kami bisa melihat si ibu bicara kepada supir angkot, lalu angkot itu melaju kembali dan kejadian ini terulang berkali-kali.

Ketika angkot yang kami tumpangi berhenti, si ibu bertanya, "Dik, lewat Terminal Bis ya?"

Supir menjawab: "Ya Bu"

Si ibu tidak segera naik, dan bilang, "Tapi saya dan ke-3 anak saya tidak punya ongkos" Sambil tersenyum, supir itu menjawab, "Tidak apa-apa Bu, naik saja!"

Sang Ibu tampak ragu-ragu, si supir mengulangi perkataannya, "Ayo Bu, naik saja, tidak apa-apa....!"

Supir angkot yang masih muda itu, di saat jam sibuk dan angkot lain saling berlomba untuk mencari penumpang dan uang, tapi supir muda ini merelakan 4 kursi penumpangnya untuk si ibu dan anak-anaknya, GRATIS!

Sampai di terminal bis, empat orang penumpang gratisan itu turun. Si Ibu mengucapkan terima kasih kepada si supir.

Di belakang Ibu itu, seorang penumpang pria turun lalu membayar dengan uang 20 ribu. Ketika si supir hendak memberi kembalian, pria tersebut bilang bahwa uang itu untuk ongkos dirinya serta empat orang penumpang gratisan tadi.

"Teruslah jadi orang baik ya, Dik...", kata pria tersebut kepada supir angkot muda itu.

Cerita ini mengingatkan kita pada film Pay It Forward, yang intinya ketika menerima kebaikan, lakukan juga kebaikan untuk orang lain sebagai pembayarannya. Pada suatu waktu, kebaikan-kebaikan itu akan menghampiri kita dan menolong diri kita.

Saya selalu percaya, kebaikan yang saya kerjakan akan kembali ke saya, tidak pernah salah alamat. Sebagaimana keburukan akan juga kembali. Jika demikian, mengapa kah saya tidak berbuat baik?

Kebaikan yang dilakukan supir angkot langsung dibayar dengan kebaikan orang lain yang memberi ongkos.

Lalu apa kebaikan Anda hari ini? (Berlian)



Benteng Providentia

Hanya Tinggal
Nama Banyak
tempat bersejarah
yang beralih
fungsi. Nama yang
masih ada juga tak
lagi sesuai dengan
asalnya

D I banyak kota Indonesia banyak ditemukan tempat yang menggunakan nama Benteng. Di Makassar, terdapat nama Benteng Ujung Pandang yang oleh Belanda diubah menjadi "Fort Rotterdam", yang sampai kini masih berdiri kokoh. Bangunan ini merupakan salah satu dari perbentengan Talok, Bonto Alak, Mariso, Somba Ompu, Anak Gowa dan Kale Gowa yang tersebar di berbagai lokasi, sebagai bukti dahsyatnya perlawanan "Ayam Jantan Dari Timur" Sultan Hasanuddin terhadap penjajah. Sedang di kota Bengkulu terdapat Benteng Marlborough di kota Bengkulu dan di kota Cilacap terdapat Benteng Pendemm yang kesemuanya masih bisa menjadi saksi sejarah.

Tetapi banyak benteng di kota lain yang hanya tinggal nama, seperti Benteng Surosowan (Banten), Kutobesak (Palembang) ataupun Kerta (Jakarta). Demikian pula di Surabaya, di antara Daerah Basis Angkatan Laut (DBAL) Ujung dengan kawasan Ampel, persisnya di sebelah timur jembatan Petekan, terdapat kampung Benteng yang dihuni para pedagang keperluan alat-alat kapal, mulai dari tali-temali, rantai dan terpal yang pernah merupakan bahan baku layar.

Pertanyaannya adalah: apa hubungannya antara perdagangan kecil keperluan kapal dengan benteng, yang tentunya berperan sebagai tempat pertahanan sebuah kota atau bahkan suatu wilayah?

Melawan Ekspansi

Publikasi Asia Maior (1994) berjudul Soerabaia: Zeven Euwen, Havens, Marine, Stadbeeld, (Tujuh Abad Surabaya: Pelabuhan, Angkatan Laut dan Pemandangan Kota) disebut bahwa: Soerabaya is de oudste nog bestaande stad op Java en wellicht zelfs en de gehele Indische Archip (Sejauh ini Surabaya merupakan kota tua yang masih tetap hadir di Jawa dan mungkin merupakan sedikit (dari) kota (seusianya yang masih ada) di seantero kepulauan nusantara).

Buku setebal 192 halaman tersebut dimaksud sebagai gambaran pertumbuhan kota Surabaya pada masa kolonial hingga setelah kemerdekaan, rekaman foto banyak dilakukan oleh P. Voorn (1893-1971) dibantu oleh isteri yang juga asistennya: RCN Voorn

van Wingerden (1893-1995). Dengan banyak memuat foto-foto masa lalu, buku ini dapat disebut sebagai pelengkap bagi trilogi tentang kota Surabaya yang pernah ditulis oleh von Faber: *Oud Soerabaia* (Surabaya Tua, 1931), *Nieuw Soerabaia* (Surabaya Baru, 1936) dan *Er werd een stad geboren* (Sebuah Kota Telah Lahir, 1953).

Fenomena kota Surabaya mulai muncul di panggung sejarah selepas masa rintisan Sunan Ampel, memasuki abad ke-16/17 Surabaya diperintah Panembahan Jayalengkara yang merupakan keturunan Sultan Demak. Merujuk "Sejarah Dalem" ia adalah ayah dari Pangeran Pekik yang kelak menjadi penguasa Surabaya, yang gigih berjuang seumur hidupnya melawan ekspansi Mataram ke arah timur. Berdasar hubungan keturunan, tak ada alasan yang mendorongnya untuk bersikap baik terhadap para penyerbu dari Mataram. Di bidang ekonomi dan sosial terdapat jurang yang dalam antara Mataram di pedalaman yang peradabannya masih berada pada awal pencerahan dan daerah-daerah Jawa Timur yang telah maju, dan mempunyai kota-kota pelabuhan yang makmur. Peradabannya berkembang dengan adanya perdagangan laut dan pergaulan dengan orang-orang asing dari seberang lautan. (HJ De Graaf & Th. Pigeaud *De Eerste Muslimse Vorstendommen op Java*, Leiden 1974).

Konon, pada masa tuanya Panembahan Senapati yang meninggal pada tahun 1601 tak punya minat lagi untuk berusaha menguasai Surabaya. Penguasa Surabaya yang oleh priyayi Mataram hanya disebut sebagai Adipati Surabaya, pada dasawarsa terakhir abad ke-16 sempat memadukan daerah yang diperintahnya. Dari

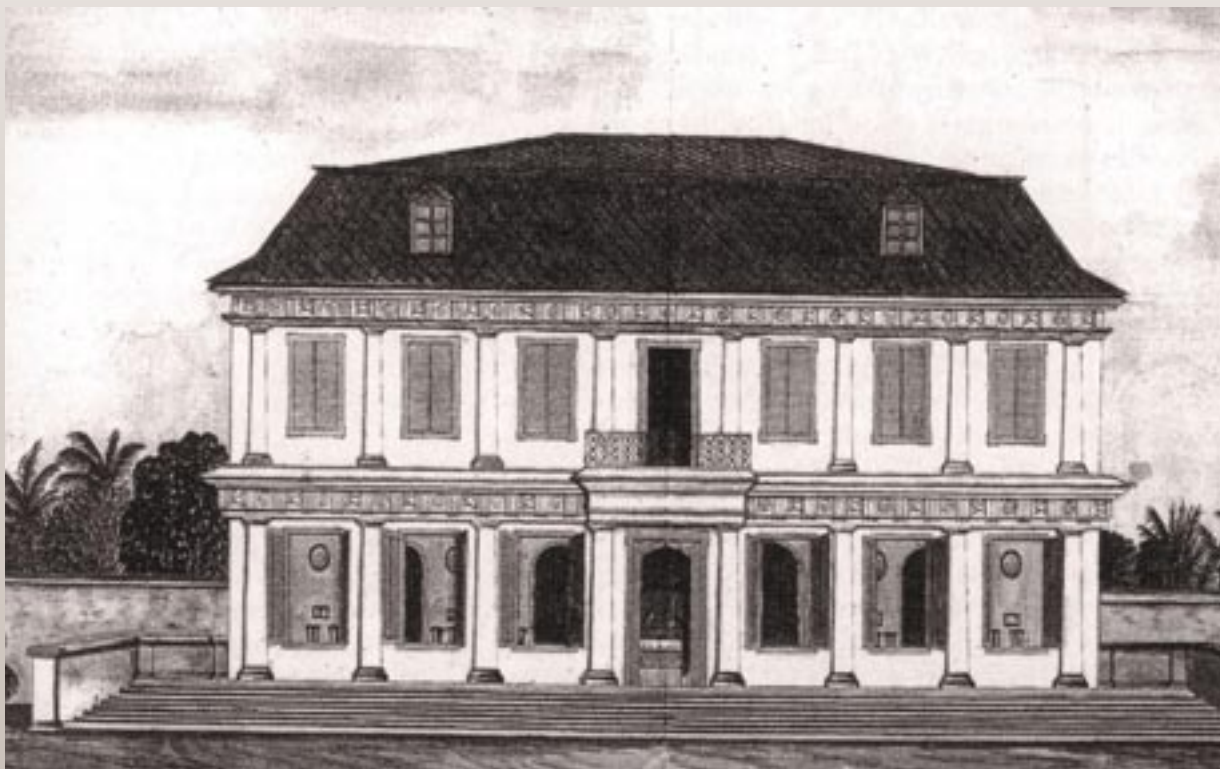
berita orang Belanda dapat disimpulkan bahwa pada tahun 1599 syahbandar di Gresik dan wakil syahbandar di Jaratan diangkat oleh Raja Surabaya.

Keinginan Mataram menguasai Surabaya dapat terlaksana pada tahun 1625 atas dasar perhitungan kota ini punya peran strategis dalam rangka mengontrol daerah "bang wetan" yang "kafir". Kemudian ternyata pemikiran serupa juga mendasari kaum kolonial Belanda saat menguasai nusantara, dengan memindahkan pusat dagang VOC (*Verenigde Oostindische Compagnie*, Perusahaan Perdagangan Hindia Timur 1602-1799) dari Ceram di Kepulauan Maluku ke Batavia. Sedang Surabaya dijadikan pemusatan kekuatan laut, dengan maksud untuk tetap dapat mengontrol kawasan timur. Dari kota maritim ini bila sewaktu-waktu diperlukan akan bisa cepat dikerahkan armada untuk "mengunci" gerakan para penguasa di Bali, Kalimantan Selatan, Sulawesi hingga ke Maluku.

Pusat Pertumbuhan

Serangan kerajaan Mataram terhadap Surabaya, berbareng dengan munculnya kekuatan baru di nusantara dalam bentuk konsi dagang VOC yang pada tahun 1617 membangun kantor dagang di Surabaya. Tetapi kantor dagang ini hancur pada tahun 1628 akibat serangan Sultan Agung, dan baru dibuka kembali pada saat Amangkurat I bertahta di Mataram pada 1646-1677.

Secara de facto, Surabaya berada dibawah kontrol Belanda pada 1677 ketika Amangkurat II (1677-1703) menjadi raja Mataram dan memberi banyak konsesi kepada Belanda yang telah banyak membantu mengamankan



daerah Jawa Timur selama terjadi perlawanan Pangeran Trunojoyo dari Madura, yang gerakan perlawanannya sempat berakibat pada kehancuran berbagai tempat, termasuk kota Surabaya. Setahun kemudian, VOC membangun Surabaya menjadi pusat pertahanan laut bagi Belanda. Di antara yang dibangun adalah benteng Providentia yang kemudian dikenal dengan sebutan Fort Belveder, terletak di sebelah timur Kalimas berseberangan dengan Kampung China. Dengan demikian selain dijadikan sebagai pertahanan kota dari arah laut, Fort Belveder juga sekaligus berfungsi sebagai sarana pengawasan terhadap etnis China yang dalam beberapa tahun sebelumnya pernah mengobarkan perlawanan terhadap VOC, dengan mengerahkan laskar militan terdiri dari pekerja perkebunan.

Di sekitar benteng yang lokasinya dekat dengan Jembatan Merah ini, kemudian hari menjadi pusat pertumbuhan kota raya. Kawasan tersebut dilengkapi pula dengan pusat pemerintahan, perdagangan, militer dan pelabuhan. Ini ditandai dengan adanya kantor administrator di sisi timur Kebon Rojo, pusat bisnis di Kembang Jepun dan pelabuhan termasuk kantor bea cukai yang kini menjadi pasar Pabean. Pelabuhan di Kalimas berkembang mulai dari Ujung hingga Jembatan Merah sepanjang lebih 3.500 meter. Tepian kiri-kanan sungai menjadi pusat pergudangan yang masih tersisa sampai saat ini. Anehnya, meskipun pada mulanya pelabuhan ini dikenal sebagai Ujung Galuh, tetapi sejak masa kompeni hanya disebut sebagai Soerabaiasche Heven.

Pada akhir masa VOC dan awal abad ke-19, jumlah penduduk Surabaya tercatat sebanyak 30.000 jiwa, dengan perbandingan orang Jawa sebagai mayoritas berjumlah sekitar 12.000 jiwa, disusul Eropa, China, Madura, Bugis, Banjar dan Melayu yang masing-masing kelompok etnis tidak lebih dari 3.000 jiwa. Jumlah ini tentu tak bisa dibanding dengan penduduk metropolis Surabaya yang pada tahun 2013 sudah berkisar pada angka 4 juta jiwa. Dan besaran penduduk 30.000 jiwa tersebut masih terlalu kecil dibanding dengan penghuni dua kelurahan yang bisa dianggap sebagai awal lahir dan tumbuhnya kota Surabaya, yaitu Pabean atau pun Kapasan saat ini!

Pengembangan Pelabuhan

Pada masa tersebut, pertumbuhan perdagangan di Jawa Timur kian meningkat, lebih-lebih setelah keberhasilan politik tanam paksa yang banyak menghasilkan komoditi ekspor. Mengantisipasi kebutuhan fasilitas pelabuhan yang didominasi oleh komoditi ekspor ke Eropa, pelabuhan yang semula berada di sekitar Jembatan Merah, makin diperluas ke utara hingga ke Ujung Baru, kemudian melebar lagi hingga ke Petekan dan akhirnya sampai ke lokasi yang kini dikenal sebagai Pangkalan Kalimas.

Pengembangan pelabuhan ini diperkirakan terjadi sejak tahun 1787, saat VOC semakin berperan dalam perdagangan internasional. Bahwa pelabuhan Surabaya diarahkan menjadi gerbang ekspor Jawa Timur, bisa dimengerti karena pelabuhan-pelabuhan pengumpan lain di Jatim seperti Pasuruan, Probolinggo dan Panarukan merupakan zuiker haven (pelabuhan gula) yang berkonsentrasi bagi ekspor dan perdagangan gula antar pulau.

Pergudangan juga dibangun di tepi Kalimas, mulai dari Jembatan Merah hingga Petekan. Namun pengembangan ini tidak bisa menyentuh bagian timur Kalimas mulai titik jembatan Petekan ke utara, sebab areal tersebut merupakan basis angkatan laut. Sebagian besar gudang-gudang tersebut, masih berdiri sampai saat ini, lebih dari masa 150 tahun sejak dibangun! Bukti sejarah masa lalu, yang masih tersisa sampai masa ini, antara lain lokasi kantor Bea Cukai yang saat ini menjadi Pasar Pabean. Lokasinya berseberangan dengan Plaza Jembatan Merah dan Taman Jayengrono.

Salah satu bangunan yang pernah sangat penting pada jaman yang disebut *verhoogde brug* (jembatan angkat), kini tidak lagi bisa menjadi saksi sejarah. Yang pertama adalah Jembatan Petekan yang berada di ujung Batavia Weg dengan Prins Hendrik Fort. Jembatan yang melintas di atas Kalimas tersebut, pada masa lalu bila ada kapal yang mau lewat dapat dinaikkan seperti yang terdapat di Kota Inten, Jakarta. Saat ini kondisinya tidak terurus, karena pada tahun 1995 pernah dibongkar untuk dijual oleh Pemkot Surabaya. Tetapi setelah mendapat somasi bahwa jembatan tersebut merupakan cagar budaya, pembongkaran dihentikan. Tetapi pembongkaran dilakukan tidak secara tuntas, hingga saat ini salah satu palang baloknya masih tergelantung pada tiang utama jembatan. Posisinya sangat membahayakan pemakai jalan.

Jembatan angkat lainnya, yang disebut sebagai *zweefbrug* dulu pernah ada di ujung Kalimas, kira-kira berada di antara Kantor Adpel dengan Dermaga Ro-ro Ujung, kini sudah tak ada bekasnya.

Pengusuran Pribumi

Kebangkrutan VOC tahun 1799, menjadi babak baru perekonomian Hindia Timur. Apalagi setelah jabatan Gubernur Jenderal dipegang H.W. Daendels (1808-1811). Dalam pandangan Daendels, Surabaya merupakan kota yang sangat penting dalam rangka perdagangan dan pertahanan. Karena itu, ia mengerahkan kerja paksa penduduk pribumi membangun jalan pos sepanjang 800 Km mulai dari Anyer di pantai barat Banten sampai ke Panarukan, hanya beberapa puluh kilometer dari ujung timur Pulau Jawa.

Pertahanan kota Surabaya juga diperkuat dengan pembangunan dua benteng pertahanan laut. Yang pertama Fort Lodewijk terletak di Pulau Menari dekat Gresik (mungkin ini nama lain dari Karang Jamuang), dan Benteng Kalimas di mulut kanal pelabuhan. Bersama itu

juga dilakukan rekrutmen untuk menambah kekuatan pasukan infanteri maupun artileri yang ditempatkan di Djotangan, di selatan tembok pembatas kota.

Guna memperluas hunian bagi orang Eropa, dilakukan pengusiran hunian penduduk pribumi di bagian selatan, kemudian mempercantik lingkungan Simpang. Jalan utama dari Kebon Rojo hingga Tunjungan, disambung ke arah timur hingga Gubeng. Bersama itu dilakukan renovasi mansion yang dibangun tahun 1796 milik Dirk van Hogendorp, untuk selanjutnya digunakan menjadi rumah dinas Residen Surabaya, kemudian menjadi rumah dinas Gubernur van Oost Jawa, yang setelah masa kemerdekaan diubah namanya menjadi Gedung Grahadi, dengan fungsi tetap sebagai kediaman resmi Gubernur Jawa Timur.

Untuk keperluan militer, dibangun tempat hiburan Simpangsche Sociteit serta Rumah Sakit Militer yang belakangan menjadi Centrale Burgerlijke Ziekeninrichting (CBZ). Kelak rumah sakit

luar biasa, hingga lalu lintas perdagangan menjadi kian ramai. Akibat ikutannya adalah makin sesaknya pelabuhan Kalimas dan meningkatnya jumlah penduduk, akibat urbanisasi dari kawasan barat dan selatan Jatim serta Madura.

Tingginya pertumbuhan penduduk ini dapat dilihat dari catatan penguasa interim Inggris (tahun 1811-1816) yang baru mencatat jumlah penduduk kota Surabaya sebanyak 30.000 jiwa, tetapi pada tahun 1870 setelah Hindia Timur kembali ke tangan Belanda, telah meningkat dua kali lipat menjadi 60.000 jiwa. Sementara itu, sensus yang dilakukan tahun 1905 mencatat jumlah penduduk Surabaya telah menjadi 150.000 jiwa. Angka pertumbuhan penduduk ini semakin "menggila", karena dalam waktu belum lagi setengah abad, telah terjadi peningkatan hampir tiga kali lipat, karena pada tahun 1920 penduduk Surabaya telah tercatat 192.000 jiwa dan sepuluh tahun kemudian sudah mencapai jumlah 337.000 jiwa dan meningkat sampai sekitar 400.000 jiwa di tahun 1940, ketika menurut sensus pada

yang dilakukan, cenderung ke arah pembangunan fasilitas militer sebagai trauma terhadap terulangnya "Perang Jawa" (maksudnya perang besar yang dikobarkan Pangeran Diponegoro tahun 1825-1830).

Pertahanan Laut

Pertumbuhan signifikan di sektor pertanian dan perkebunan, juga kurang dibarengi dengan penyiapan fasilitas pelabuhan. De Soerabaiasche Haven yang saat itu berpusat di Kalimas mulai Jembatan Merah hingga Ujung, tak mampu menampung pertumbuhan teknologi maritim yang telah menghasilkan kapal-kapal bermesin uap dengan volume sampai 1.000 ton. Karena kapal-kapal ocean going itu, bila berkunjung ke Surabaya harus buang sauh di luar pelabuhan dan melakukan bongkar muat dengan cara reede transport.

Yang justru dibangun adalah fasilitas Angkatan Laut di Dermaga Semampir. Tahun 1846 mulai dibangun fasilitas Maritieme Etablissementen, kemudian diubah sesuai kepentingan pertahanan menjadi Marine Etablissement yang khusus mengurus kepentingan pertahanan laut untuk menjaga matra laut di seluruh kawasan Hindia Timur, dengan luasan wilayah yang kini disebut sebagai Kawasan Timur Indonesia.

Atas pertimbangan bahwa lokasi Surabaya berada di tengah-tengah kepulauan nusantara, maka Pemerintah Hindia Timur tidak menempatkan pusat kekuatan laut di Batavia sebagai ibukota. Kebijakan ini tampaknya juga diadopsi oleh Pemerintah Republik Indonesia, yang sejak berhasil merebut kemerdekaan 17 Agustus 1945 juga menempatkan kekuatan utama TNI-AL di Tanjungperak.

Sayang, bahwa Kampung Benteng kini hanya tinggal nama, tanpa terdapat situs sejarah yang dapat menjadi saksi masa lalu. Akan halnya Benteng Belvedere yang juga dikenal sebagai "Fort Prins Hendrik" yang dalam perjalanan sejarahnya pernah menjadi penjara untuk wanita dan pernah digunakan sebagai toko militer. Banungan tersebut secara total dihancurkan pada tahun 1930 karena adanya rencana perluasan hunian bagi orang kulit putih dan timur asing (Eropesche en fremde oosterlinke) di kota Surabaya. Dalam kenyataan, kini justru menjadi hunian banyak pendatang dari pantai seberang alias Taretan Dibbi' yang terkenal sebagai pekerja ulet. (Nilam)



ini dikenal sebagai Rumah Sakit Simpang, tetapi nasibnya hanya sampai ke tahun 1970-an, karena harus dibongkar dan di bekas lokasinya didirikan Surabaya Plaza.

Tahap pembangunan penting selanjutnya, terjadi ketika Gubernur Jenderal van den Bosch (menjabat tahun 1830-1833). Berkat kebijakan tanam paksa yang dilakukan, Jawa Timur dan Jawa Tengah berkembang menjadi penghasil komoditas pertanian dan perkebunan yang

waktu itu terdapat 40.000 orang Eropa dan 60.000 keturunan China serta Arab.

Namun pesatnya pengembangan kota Surabaya, ternyata juga mendatangkan kritik dari kalangan pelaku perdagangan swasta yang mulai muncul saat itu, karena adanya konsesi yang diberikan kepada pengusaha-pengusaha asal Inggris di wilayah Banyuwangi dan Jember serta swasta Belanda di beberapa daerah jalur pantai utara Jatim. Sebab pembangunan

Jalur Cepat Meraih Karier



Judul	: Jalur Cepat Meraih Karier
Judul Asli	: Unlocking Your Career Potential & Marketing Yourself and Your Career
Penulis	: J. Ballback & J. Slater
Penerjemah	: Ramelan
Penerbit	: PPM
Tahun Terbit	: 2007
Tebal	: iii + 93 Hal.
ISBN	: 979-442-202-9

Buku karya **J. Ballback & J. Slater** ini terbagi menjadi dua bagian, bagian pertama membahas mengenai potensi karier yang kita miliki. Sedangkan pada bagian kedua, membahas bagaimana ‘memasarkan’ diri dan mempromosikan keterampilan serta prestasi yang pernah kita raih. Kedua bagian ini merupakan suatu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan. Buku ini menunjukkan jalan penemuan diri, rasional dan emosional, serta membuka pintu berbagai peluang baru.

Banyak orang merasa dirinya ‘terkunci’ dalam karier yang sama sekali tidak sesuai dengan sikap, keterampilan, dan keinginannya. Mereka mendapat karier tertentu, yang mungkin diarahkan oleh orang tua, teman, pandangan masyarakat, atau keterpaksaan keadaan. Untuk membuka potensi karier, kita diminta untuk melihat ke dalam diri sendiri dengan mengkaji sikap, motivasi, keterampilan, dan keinginan kita terhadap pekerjaan. Menurut **J. Ballback & J. Slater**, setelah kita mengetahui apa yang kita inginkan dan memahami apa yang harus kita ‘tawarkan’, maka kita akan menemukan karier yang sangat menjanjikan dan memuaskan.

Pada bagian kedua, yaitu Memasarkan Diri dan Karier, **J. Ballback & J. Slater** menyebutkan untuk bisa memasarkan diri, kita harus mengetahui unsur - unsur dalam bauran pemasaran, yang biasa disingkat 5P, antara lain *Product, Promotion, Place, Price, Positioning*. Karena menurut penulis buku ini, memasarkan diri merupakan salah satu bentuk perluasan dari ilmu pemasaran itu sendiri.

1. Positioning

Menempatkan secara bersama elemen pemasaran yang dimiliki dan memposisikan diri akan menjadikan upaya pemasaran diri menjadi efektif.

2. Product

Dalam memasarkan diri, produknya adalah keterampilan, prestasi, pendidikan formal, kredibilitas, pelatihan yang diikuti, latar belakang, pengalaman, jabatan, kepribadian, penampilan dan sikap.

3. Promotion

Untuk mempromosikan diri secara benar, perlu memfokuskan diri pada pesan yang akan disampaikan, cara penyampaian, dan siapa penerimanya.

4. Place

Jika ingin memasarkan diri secara berhasil, maka perlu menentukan lokasi yang akan dijadikan tempat untuk memasarkan diri. Harus mengidentifikasi tempat-tempat dimana kehidupan profesional dan pribadi berlangsung.

5. Price

Sebagai orang yang memasarkan diri, harus memberi harga sesuai dengan citra yang ingin disampaikan, produk yang ditawarkan, pasar yang dimasuki, dll. Harus bisa menyesuaikan dengan bauran pemasaran yang lain.

Setelah kita mengetahui unsur-unsur bauran pemasaran, maka diharapkan kita memiliki pedoman untuk mempelajari cara memasarkan diri. Pemasaran diri lebih dari sekadar taktik menjual. Memasarkan diri mencakup memahami diri sendiri dan menampilkannya, menghadirkan kesan kepada orang yang tepat pada situasi yang tepat, memberi harga yang layak pada diri sendiri, dan memposisikan diri guna memperoleh dampak yang signifikan pada karier.

Kelebihan buku ini adalah disertai lebih dari 50 list & pertanyaan yang akan membantu mengenali potensi diri kita, dan di bagian akhir buku, disertai daftar strategi ‘memasarkan’ diri yang dapat digunakan di dalam instansi / lingkungan kerja kita.

Seperti kata pribahasa Indonesia, Tak Ada Gading Yang Tak Retak, maka buku ini juga memiliki kelemahan, yaitu dari segi bahasa kurang sederhana, sehingga perlu konsentrasi tinggi untuk dapat memahami. (Intan)

Ragam Pendapat Tentang Lebaran

Indonesia cukup dikenal dengan keanekaragaman budayanya. Bagaimana tidak, dengan gugusan pulau dan ratusan juta penduduk yang ada di Indonesia, tentu saja terlalu monoton apabila disama ratakan. Begitupun tradisi lebaran yang sebentar lagi akan kita jelang. Berbagai tradisi justru melengkapi indahnya lebaran yang ada, berikut contohnya :



ISA FRILASARI (Subdit Kemitraan dan Bina Lingkungan)

“Tradisi lebaran hampir sama tiap tahunnya, seperti sholat led, sungkeman, *nyekar* dan silaturahmi ke sanak saudara, tapi satu hal yang membuat saya selalu menanti datangnya lebaran adalah makanan khas lebaran. Keluarga saya biasa membuat lontong kari ayam, kue kering dan tak lupa nasi kuning yang tiap malam takbira menjadi agenda rutin untuk dikirim ke tetangga sekitar.”

YUNIAR MAHARDIKA (Subdit Pemeliharaan Fasilitas)

“Makna lebaran kali ini selalu beragam dari tahun sebelumnya, yang pasti ingin selalu menjadi pribadi yang lebih baik. Tradisi di keluarga saya sama seperti orang kebanyakan yaitu silaturahmi, nah berhubung saya tinggal bersama eyang, jadi rumah saya dibuat sebagai “markas” para keluarga. Untuk makanan khas lebaran yang biasanya lontong opor atau ketupat sayur, kami sekeluarga sedikit berbeda yaitu bakso dan es buah.”



PUJI RAHMAWATI (Sekretariat Perusahaan)

“Saya asli Surabaya, sehingga tidak melakukan mudik seperti kebanyakan orang. Namun untuk makanan khas lebaran tetap opor ayam nomor satu di lingkungan keluarga saya. Untuk lebaran kali ini sama seperti tahun – tahun sebelumnya, dimana lebaran hari pertama dan kedua selalu jauh dari orang tua, baru di hari ketiga bisa berkumpul bersama.”

NOVA AYU ADITYA (Subdir Sistim Informasi)

“Lebaran kali ini, berbeda daripada lebaran tahun lalu, karena tahun ini saya sudah menikah, maka lebaran diisi dengan mudik di kampung suami yaitu di Pasuruan. Ini merupakan lebaran pertama saya bersama keluarga besar suami, sehingga ziarah ke makam dilakukan sebelum mudik. Untuk makanan, tetap nasi kebuli yang menjadi khas di keluarga saya.”



DIRGAHAYU

REPUBLIK INDONESIA



17 Agustus 1945 - 17 Agustus 2013



Mari Kita Jaga Stabilitas Politik
dan Pertumbuhan Ekonomi Kita
Guna Meningkatkan
Kesejahteraan Rakyat



PELINDO III

PELINDO III JOURNALISM AWARDS 2013

Rebut Hadiah

**Puluhan Juta
Rupiah**

dan **Port Visit
Laem Chabang
Thailand**

Tema:

1. Peran pelabuhan sebagai salah satu mata rantai logistik.
2. Pelabuhan sebagai lokomotif untuk menekan biaya logistik nasional.
3. Pelabuhan sebagai pintu gerbang perekonomian daerah.

Kategori Media:

Cetak - online - televisi - radio

Syarat Umum:

Wartawan cetak dan elektronik lokal/nasional

Ketentuan Lomba:

1. Setiap peserta bisa mengajukan maksimal 3 (tiga) artikel.
2. Keputusan Dewan Juri mutlak tidak dapat diganggu gugat.
3. Karya jurnalistik yang dilombakan telah dimuat di media massa periode 1 Juli - 31 Oktober 2013 dan merupakan karya asli.
4. Karya jurnalistik dikirimkan kepada panitia lomba dalam bentuk hard copy dan soft copy dengan dilampiri copy ID Pers dan kartu pengenalan paling lambat 1 Nopember 2013.
5. Biaya akomodasi dan transportasi pemenang dari luar kota Surabaya menjadi beban sendiri.

Keterangan lebih lanjut dapat menghubungi Panitia Lomba :

PELINDO III JOURNALISTIC AWARD 2013
d.a Humas PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)
Jl. Perak Timur No. 610 Surabaya
Telp. 031-3298631-37 ext. 3272 dan 3615

Info lebih lengkap:

www.pp3.co.id

www.majalahdermaga.com



@pelindo3



Humas Pelindo III



Humas Pelindo III